



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 230]
No. 230]

नई दिल्ली, सोमवार, अक्टूबर 15, 2012/आश्विन 23, 1934
NEW DELHI, MONDAY, OCTOBER 15, 2012/ASVINA 23, 1934

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 9 अक्टूबर, 2012

सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 एवं 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण चेन्नै पत्तन न्यास में पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन के जरिए रो-सह-बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्क विकसित करने के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण करने हेतु चेन्नै पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, एतद्वारा निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/26/2012-सीएचपीटी

चेन्नै पत्तन न्यास

.....

आवेदक

आदेश

(अगस्त 2012 के 17वें दिन पारित)

यह प्रकरण चेन्नै पत्तन में पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन (पीपीपी) पद्धति के जरिए विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित रो-सह-बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्क के लिए अप्रकट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु चेन्नै पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित हैं।

2.1 सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 2 मई 2012 के माध्यम से पब्लिक प्राइवेट पार्टिसिपेशन पद्धति के जरिए विकसित किए जाने के लिए प्रस्तावित रो-रो सह बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्क हेतु अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दाखिल किया है। चूंकि, प्रस्ताव अधूरा था, इसलिए हमारे पत्र दिनांक 4 मई 2012 के जरिए सीएचपीटी को सलाह दी गई थी कि, अपक्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने के लिए हमारे द्वारा भेजी गई सूची के मुताबिक आवश्यक दस्तावेज / विवरणों के साथ साथ, एक परिपूर्ण प्रस्ताव दाखिल करे।

2.2. तदनंतर, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 मई 2012 के माध्यम से विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर), शर्तों सहित प्रस्तावित दरमान का मसौदा, अपेक्षित आवेदकों की सूची इत्यादि के साथ अपना प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। सीएचपीटी ने अपने परामर्शदाता की रिपोर्ट की एक प्रति प्रस्तुत की है और प्रस्तावित दरों के लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन मांगा है। सीएचपीटी के प्रस्ताव में उठाए गए मुख्य बिंदु संक्षेप में निम्नानुसार हैं:

- (i). पत्तन पीपीपी पद्धति के अंतर्गत भारती डॉक में एक नवीन रो-रो-सह- बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्क विकसित करने की योजना बना रहा है। प्रस्तावित सुविधा में, कार और ब्रेक-बल्क कार्गो को, मिलेजुले रूप में प्रहस्ति करने पर विचार किया गया है।
- (ii). अपक्रंट प्रशुल्क, जहाँ कहीं प्रासंगिक है वहाँ 2008 में बहुउद्देशीय बर्थ हेतु टीएमपी द्वारा प्रदत्त मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए और पिछले डाटा के आधार पर तैयार किया गया है। जहाँ पिछला डाटा उपलब्ध नहीं है, वहाँ न्यायोचित परिकल्पना की गई है।
- (iii). परियोजना के मुख्य बिन्दु नीचे दिये गये हैं:
 - (क). प्रस्तावित बर्थ पियर के उत्तर दिशा में हैं जहाँ पर पत्तन का सिग्नल स्टेशन मौजूद है। बर्थ की लंबाई-चौड़ाई 300 मी. और 30 मी. होगी।
 - (ख). बहुस्तरीय कार पार्क अंशतः प्रस्तावित बर्थ से संलग्न मौजूदा भूमि पर विकसित किया जाएगा और अंशतः प्रचालक द्वारा निर्माण की जानेवाली खंभों की संरचना (डॉक क्षेत्र) पर किया जाएगा। कार पार्क सुविधा का कुल भूमि क्षेत्रफल 10,300 वर्ग मीटर होगा। छः मंजिल वाली पार्किंग सुविधा में साथ, कार पार्किंग के लिए उपलब्ध कुल क्षेत्रफल 61,800 वर्ग मीटर हैं।
 - (ग). बर्थ की दक्षिण-पश्चिमी दिशा में बर्थ से 200 मीटर की दूरी पर परियोजना और स्टील कार्गो के भंडारण के लिए 5000 वर्ग मीटर का क्षेत्र उपलब्ध करवाया गया है।
 - (घ). बर्थ क्षेत्र के समीप पूंजीगत निकर्षण पीपीपी प्रचालक द्वारा किया जाना है। निकर्षण का अनुमानित परिमाण 220,000 घन मीटर हैं। अनुरक्षण निकर्षण पत्तन द्वारा किया जाएगा।
 - (ङ). बीओटी प्रचालक को दो भिन्न किस्म के कार्गो जैसे रो-रो पोतों के जरिए कार और सामान्य कार्गो पोतों के जरिए ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन करना है।
 - (च). डीपीआर के अनुसार, प्रस्तावित बर्थ का प्रक्षेपित परिमाण 8,45,846 कार यूनिट्स और 49000 तन प्रोजैक्ट कार्गो तथा 75,000 टन का स्टील कार्गो है।

(iv). इष्टतम बर्ष क्षमता:

(क). कार प्रहस्तन हेतु:

अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में रो-रो पोतों के माध्यम से कार प्रहस्तित किए जाने पर विचार नहीं किया गया है और इसलिए मूल्य वर्तमान में चेन्नै पत्तन में कार प्रहस्तन के बारे में इकट्ठा की गई सूचना से प्राप्त किया गया है।

इष्टतम क्षमता:

- > बताया गया है कि पिछले तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित औसत कारों की संख्या प्रति घंटा 194, 198 और 183 है। इस स्थिति के आधार पर, पत्तन ने इष्टतम पोतघाट क्षमता परिकलन में 200 कार प्रति घंटा का औसत प्रहस्तन स्वीकार किया है। 2008 प्रशुल्क मार्गदर्शी में प्रदत्त सूत्र को अपनाते हुए यदि बर्ष पर केवल कारों का प्रहस्तन किया जाएगा तो, पोतघाट की इष्टतम क्षमता 12,26,400 कार प्रति वर्ष $(0.7 \times 200 \times 24 \times 365)$ तक निर्धारित की गई है।
- > पत्तन ने उपरोक्त बर्ष क्षमता हासिल करने में इस आधार पर संस्थाओं की अपेक्षा की है कि प्रस्तावित कार पार्किंग सुविधा में केवल 5000 कार की ही क्षमता होगी। पत्तन ने 2008 के मार्गदर्शियों में कंटेनर टर्मिनल हेतु प्रदत्त सूत्र के मूलाधिक इष्टतम भंडारण / यार्ड क्षमता का निर्धारण किया है, जो नीचे दिया गया है:

$$\text{यार्ड क्षमता} = 0.7 \times G \times H \times P / S \times D$$

G — भूमि स्लाटों की संख्या 5000 कारों के लिए परिकल्पित की गई है।

H — औसत भंडारण ऊंचाई 1 पर मानी गई है।

P — अवधि 365 दिन हैं

S — विचार किया गया है कि इस मामले में सर्ज घटक प्रासंगिक नहीं हैं और इस लिए 1 मान लिया गया है।

D — औसत पड़ाव समय 3 दिन लिया गया है।

भंडारण यार्ड की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कार प्रतिवर्ष परिकल्पित की गई है।

- > तदनुसार, कार प्रहस्तन हेतु इष्टतम क्षमता, बर्ष और भंडारण क्षमता, इन दोनों में से कमतर होने के कारण, 4,25,833 कार प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है।
- > भंडारण यार्ड की क्षमता 4,25,833 कार प्रतिवर्ष के आधार पर, कार प्रहस्तन में बर्ष क्षमता की हिस्सेदारी 129.6 दिन $[4,25,833 \text{ (कारों की संख्या प्रतिवर्ष)} / 136.9 \text{ (कारों की संख्या प्रतिघंटा)} / 24 \text{ (एक दिन में घंटों की संख्या)}]$ तक निर्धारित की गई है। (पत्तन ने इष्टतम क्षमता के परिकलन में स्वीकृत 200 कारों की संख्या के मुकाबले 136.9 कार प्रतिघंटा के औसत प्रहस्तन पर विचार किया है। इसके लिए बताया गया है कि प्रचालन के पहले और उसके बाद कुछ अतिरिक्त समय के लिए बर्ष व्यस्त रहता है और पिछले अनुभव के आधार पर औसतन 136.9 कार प्रतिघंटा की सकल दर परिकल्पित की गई है।)

(ख). ब्रेक बल्क कार्या प्रहस्तन हेतु:

- > बर्ष पर स्टील उत्पाद (लोहे और स्टील) और अन्य कार्गो (ब्रेनाइट, लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की लुगदी) प्रहस्तित किए जाने अपेक्षित है। जैसाकि 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क

मार्गदर्शियों में विनिर्दिष्ट किया गया है, स्टील उत्पादों की प्रहस्तन दर 4000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दर 2500 टन प्रतिदिन है।

- स्टील उत्पादों और अन्य कार्गो हेतु कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी, कथित तौर पर 2009-10 से 2011-12 तक के पिछले तीन वर्षों के दौरान प्राप्त की गई वास्तविक कार्गो हिस्सेदारी प्रारूप के आधार पर, क्रमशः 45% और 55% परिकलित की गई है।
- इस मूल्य को गणना में लेते हुए, यदि बर्थ पर केवल ब्रेक बल्क ही प्रहस्तित किया जाये तो, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम व्ष क्षमता 8,11,213 टन प्रतिवर्ष $[0.7 \times ((4000 \times 0.45) + (2500 \times 0.55)) \times 365]$ निर्धारित की जाती है।
- पत्तन ने बताया है कि केवल ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु बर्थ तब उपलब्ध होगी जब कार वाहक बर्थ पर खड़े हुए नहीं होंगे और तदनुसार ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु बर्थ क्षमता की हिस्सेदारी निम्नानुसार परिकलित की गई है:

ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु उपलब्ध बर्थ दिवस 125.9 परिकलित किए गए हैं [अर्थात् 255.5 दिन (365 का 70%) - 129.6 दिन, जो बर्थ क्षमता में कार वाहकों की हिस्सेदारी है]

2008 मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र के मुताबिक ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता की हिस्सेदारी 125.9 दिनों के लिए 279,803 टन परिकलित की गई है। $[0.7 \times (0.45 \times 4000) + (0.55 \times 2500)) \times 125.9]$

- ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता 2,79,803 टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है। (प्रस्ताव में ब्रेक बल्क कार्गो की यार्ड क्षमता के लिए परिकलन नहीं दिया गया है)।

(v). पूंजीगत लागत:

- (क). पत्तन ने बताया है कि डीपीआर में प्रस्तुत किए गए पूंजीगत लागत अनुमानों पर विश्वास किया गया है। पत्तन द्वारा विचार की गई परियोजना की कुल पूंजीगत लागत नीचे संक्षेप में दी गई है:

	(₹ लाखों में)
(i). बर्थ का निर्माण	- 5282.00
(ii). पूंजीगत निकर्षण	- 660.00
(iii). बहुस्तरीय कार पार्क का निर्माण	- 3999.00
(iv). यांत्रिक एवं विद्युत उपस्कर	- 60.00
(v). अन्य लागत (ऊपर दिये गए (i) से (iv) तक का 5%)	- 500.00

कुल	10501.00
	=====

- (ख). पत्तन ने कुल पूंजीगत लागत को कार प्रहस्तन गतिविधियों, ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों और बर्थिंग गतिविधियों के बीच निम्नानुसार आबंटित / प्रभाजित किया है:

- बर्थ निर्माण लागत का 75:25 के अनुपात में बर्थिंग और कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के बीच आबंटन।
- कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए आबंटित बर्थिंग लागत की हिस्सेदारी, कार प्रहस्तन और ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के बीच 50:50 अनुपात में फिरसे प्रभाजित की गई है।
- पूंजीगत निकर्षण की सम्पूर्ण लागत बर्थिंग गतिविधियों के लिए आबंटित की गई है।

- बहुस्तरीय कार पार्क निर्माण की सम्पूर्ण लागत कार प्रहस्तन गतिविधियों के लिए प्रभाजित की गई है।
- अन्य लागत के प्रभाजन से पहले अन्य लागत कुल पूंजीगत लागत में बर्थिंग की पूंजीगत लागत, कार प्रहस्तन और ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों की क्रमशः हिस्सेदारी के आधार पर कुल पूंजीगत लागत में प्रभाजित की गई है।

(ग). कुल पूंजीगत लागत का तीनों गतिविधियों के लिए आबंटन / प्रभाजन नीचे तालिका में दिया गया है:
(र लाखों में)

व्यतिरे	कार प्रहस्तन	ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन	बर्थिंग	कुल
बर्थिंग संरचना	660	660	3962	5282
बर्थ के साथ-साथ समीप निकर्षण	0	0	660	660
बहुस्तरीय कार पार्किंग सुविधाएं	3999	0	0	3999
यांत्रिक और विद्युत उपस्कर	60	0	0	60
उपजोड़	4719	660	4622	10001
अन्य लागत (ऊपर उपजोड़ के 5% की दर से)	236	33	231	500
कुल	4955	693	4853	10501

(vi). प्रचालन लागत:

(क). पत्तन ने बताया है कि मिन्न मदों की प्रचालन लागत का अनुमान लगाने के लिए उस ने बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों का अनुसरण किया है।

(ख). विद्युत एवं ईंधन:

- कार प्रहस्तन गतिविधियों के लिए बिजली की आवश्यकता पर केवल क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था की दृष्टि से ही विचार किया गया है। पत्तन ने बताया है कि इस संदर्भ में उसने 2008 के मार्गदर्शियों में लिक्विड बल्क टर्मिनल हेतु प्रदत्त मानदण्डों को अपनाया है।
- ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन की बिजली की आवश्यकता के लिए केवल यार्ड क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था हेतु इस कारण विचार किया गया है कि ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु प्रस्तावित सभी उपस्कर किराये पर लाए जाएंगे।
- पत्तन ने बिजली लागत का अनुमान लगाने के लिए 24 यूनिट्स प्रति वर्गमीटर और ₹8/- प्रतियूनिट की दर पर विचार किया है।
- पत्तन ने कार पार्किंग के लिए 61800 वर्गमीटर क्षेत्र पर और ब्रेक-बल्क भंडारण हेतु 5000 वर्गमीटर क्षेत्र पर विचार किया है। बर्थ क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए 9000 वर्गमीटर क्षेत्र के लिए बिजली लागत पर विचार किया गया है।
- बर्थ प्रकाश व्यवस्था की बिजली लागत कार प्रहस्तन और ब्रेक-बल्क प्रहस्तन गतिविधियों के बीच 50:50 के अनुपात में प्रभाजित की गई है।
- पत्तन ने यह बताते हुए ईंधन व्यय का अनुमान नहीं लगाया है कि कोई भी उपस्कर बीओटी प्रचालक के स्वामित्व में नहीं होगा।

- (ग). मरम्मत और अनुरक्षण व्यय, बीमा और अन्य व्यय का अनुमान बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदण्डों के मुताबिक किया गया है।
- (घ). पत्तन ने ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन की प्रचालन लागतों के अनुमानों में प्रहस्तन उपस्कर किराए पर लेने से जुड़ा उपस्कर किराया शामिल किया है। पत्तन ने 100 टन एचएमसी, 20 टन की उच्च क्षमता वाले एफएलटी, 10 टन एफएलटी, प्रत्येक उपस्कर की - 1 संख्या पर और ट्रैक्टर ट्रैलरों की 5 संख्या पर विचार किया है। इन उपस्करों का अनुमानित किराया प्रभार सीएचपीटी के वर्तमान दरमानों के आधार पर प्रस्तावित किया गया है।
- (ङ). पत्तन ने अनुरक्षण निकर्षण करने की जिम्मेदारी अपने ऊपर ले ली है और इसलिए अनुरक्षण निकर्षण से जुड़े व्यय को प्रचालन लागत के अनुमानों में शामिल नहीं किया गया है।
- (च). लीज किरायों का अनुमान प्रत्येक कार्गो समूह के लिए आबंटित क्षेत्र और सीएचपीटी के वर्तमान दरमान में प्रदत्त दरों के आधार पर लगाया गया है। 9000 वर्ग मीटर के बर्थ क्षेत्र पर लागू होने वाला लीज किराया कार प्रहस्तन और ब्रेक-बल्क प्रहस्तन के बीच 50:50 अनुपात में प्रभाजित किया गया है।
- (छ). पत्तन ने बताया है कि सिविल, यांत्रिक और विद्युत परिसंपत्तियों के लिए मूल्यहास का परिकलन 2008 के मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए कंपनी अधिनियम के मुताबिक किया गया है।
- (ज). पत्तन द्वारा बर्धिंग गतिविधि के लिए अनुमानित प्रचालन लागत में मरम्मत एवं अनुरक्षण (पूँजीगत व्यय का 1%), बीमा (सिविल परिसंपत्तियों का 1%) मूल्यहास (पूँजीगत निकर्षण (व्यय) रहित पूँजीगत लागत का 3.34% प्रतिवर्ष) और अन्य व्यय (सकल स्थिर परिसंपत्तियों का 5%) शामिल किए गए हैं।
- (झ). तीनों गतिविधियों के लिए पत्तन द्वारा प्रस्तुत प्रचालन लागत अनुमानों का संक्षिप्त रूप नीचे तालिकाओं में दिया गया है:

कार प्रहस्तन गतिविधियों के लिये:

(₹ लाख में)			
क्र.सं.	वर्णन	परिकलन	राशि
1.	विद्युत	$(300 \times 30 \times 0.5 + 6 \times 10300) \times 24 \times 8$	127.30
2.	सिविल परिसंपत्तियों का मरम्मत (आर) एवं अनुरक्षण (एम)	0.01×4659	46.59
3.	यांत्रिक परिसंपत्तियों का मरम्मत (आर) एवं अनुरक्षण (एम)	0.05×60	3.00
4.	बीमा	0.01×4955	49.55
5.	लीज किराया *	$((8100 \times 4542 \times 12) + (6700 \times 2390 \times 12)) / (100 \times 100000)$	63.36
6.	मूल्यहास	$((0.0334 \times 4659.35) + (0.1034 \times 60))$	161.83
7.	अन्य व्यय	0.05×4955	247.77
	कुल		699.40

* विकसित क्षेत्र - बहुस्तरीय कार पार्क के लिए 8100 (10300 में से) वर्ग मीटर

* अविकसित क्षेत्र - कार पार्क के लिए 2200 और बर्थ के लिए 300x30x0.5 वर्ग मीटर

ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के लिए:

क्र. सं.	वर्णन	परिकलन	राशि (₹ लाख में)
1.	बिजली	$((300 \times 30 \times 0.5) + (5000)) \times 24 \times 8$	18.24
2.	सिविल परिसंपत्तियों की मरम्मत (आर) एवं अनुरक्षण (एम)	0.01×660.25	6.60
3.	बीमा	0.01×693.26	6.93
4.	लीज किराए	$(5000 \times 4542 \times 12) + (4500 \times 2390 \times 12) / 100 \times 100000$	40.16
5.	मूल्यहास	0.0334×660.25	22.05
6.	उपस्कर किराया	मोबाइल क्रैन 75 टन @ ₹15000 / पाली (शिफ्ट) 125.9 दिनों के लिए = 56.65 लाख एकएलटी 20 टन क्षमता @ ₹14490 / पाली (शिफ्ट) 125.9 दिनों के लिए = 54.73 लाख एकएलटी 10 टन क्षमता @ ₹4368 / पाली, 125.9 दिनों के लिए = 16.50 लाख ट्रेक्टर ट्रैलर्स 20 टन @ ₹4336 / पाली (शिफ्ट) 125.9 दिनों के लिए X 5 संख्या = 81.88 लाख कुल = 209.76 लाख	209.76
7.	अन्य व्यय	0.05×693.26	34.66
	कुल		338.41

बर्थिंग गतिविधियों के लिए:

क्र. सं.	लागत नई	राशि (₹ लाख में)
1.	पूँजीगत लागत की 1% की दर से सिविल संरचना का मरम्मत एवं अनुरक्षण (आर एवं एम)	39.62
2.	बीमा सिविल परिसंपत्तियों पर 1% की दर से	41.60
3.	मूल्यहास सिविल परिसंपत्तियों पर 3.34% की दर से	132.31
4.	सकल अचल परिसंपत्तियों के 5% की दर से अन्य व्यय	242.63
	कुल	456.16

(vii). पत्तन द्वारा तीनों गतिविधियों के लिए अनुमानित वार्षिक राजस्व की आवश्यकता नीचे तालिका में दी गई है:

(₹ लाख में)

क्र. सं.	गतिविधियाँ	कार प्रहस्तन	ब्रेक बल्क कार्गो	बर्थिंग
1.	प्रचालन लागत	699.40	338.41	456.16
2.	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ (आरओसीई)	792.85	110.92	776.41
3.	कुल (राजस्व आवश्यकता)	1492.25	449.33	1232.57

(viii). राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन:

(क). कार प्रहस्तन और ब्रेक बल्क प्रहस्तन गतिविधियों के लिए:

प्रशुल्क समूह	कार प्रहस्तन गतिविधियाँ	ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियाँ
---------------	-------------------------	---------------------------------------

	कुल राजस्व आवश्यकता का %	राशि (₹ लाख में)	कुल राजस्व आवश्यकता का %	राशि (₹ लाख में)
प्रहस्तन प्रभार	98%	1462.40	90%	404.40
भंडारण प्रभार	1%	14.92	5%	22.47
विविध प्रभार	1%	14.92	5%	22.47
कुल	100%	1492.25	100%	449.33

(पत्तन ने बताया है कि कार प्रहस्तन गतिविधियों की राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन के प्रसंग में स्थापित मानदण्ड 90%, 5% और 5% के मुकाबले प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के लिए क्रमशः 98%, 1% और 1% पर विचार किया गया है। इसके लिए बताया गया है कि कारों के निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण में रुकने के साथ साथ विविध किस्म की सेवाओं को आकर्षित करने की गुंजाइश बहुत कम होगी।

(ख). बरियंग गतिविधियों के लिए:

गतिविधियां	प्रतिशत हिस्सेदारी	राशि (₹ लाख में)
कार प्रहस्तन	129.6/255.5	625.23
स्टील कार्गो प्रहस्तन	125.9X0.45/255.5	273.30
अन्य कार्गो प्रहस्तन	125.9X0.55/255.5	334.04
कुल		1232.57

(ix). अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नप्रकार है:

(i). बर्थ किराया प्रभार :

क्रं सं.	पोत	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसका अंश	
		विदेशी	तटीय
1.	सभी पोत	0.9711	0.5826

(ii). कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

गतिविधि	दर प्रतिकार ₹ में
रोरी पोत पर चढ़ाने के लिए या उस से उतारने के लिए	343.42

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन:

क्रं सं	कार्गो समूह	दर प्रति टन विदेशी (₹ में)	दर प्रति टन तटीय (₹ में)
1.	स्टील क्वाइले, स्लैब्स, बार्स, बिल्टेड्स, पाइप्स और सम्बद्ध स्टील उत्पादन	144.53	86.72
2.	अन्य ग्रेनाइट पत्थर, लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की लुगदी	150.55	90.33

(iii). भंडारण प्रभार :

(क). कार प्रहस्तन:

भंडारण अवधि	प्रति कार प्रतिदिन या उसके अंश के लिए प्रभार ₹ में
पहले 3 दिनों के लिए	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 3 दिनों के लिए	20.40
निःशुल्क अवधि के बाद 4 से 6 दिनों के लिए	30.60
निःशुल्क अवधि के बाद 6 दिनों से आगे	40.80

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन:

भंडारण अवधि	प्रतिदिन प्रतिटन या उसके अंश के लिए प्रभार ₹ में
-------------	---

पहले 7 दिन	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 7 दिन के लिए	5.0
निःशुल्क अवधि के बाद 8 से 14 दिनों के लिए	7.5
निःशुल्क अवधि के बाद 14 दिनों के बाद	10.0

(iv). विविध प्रभार:

(क). कार प्रहस्तन:

कार्गो प्रकार	प्रति कार हेतु दर ₹ में
कार	70.09

(पत्तन ने यह मानते हुए कि कारों के कुल (यातायात) परिमाण में से केवल 5% विविध सेवाओं का लाभ उठाएगा, विविध प्रभारों की यूनिट दर का परिकलन किया है)

(ख). ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन:

कार्गो समूह	प्रति टन की दर ₹ में
सभी किस्म के कार्गो के लिए	8.03

3. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुरूप, दिनांक 25 अगस्त 2011 का सीएचपीटी का प्रस्ताव, संबंधित उपयोगकर्ता / प्रतिनिधि निकाय संगठन और अपेक्षित बोलीदाताओं को (सीएचपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) उनकी टिप्पणी मांगते हुए परिचालित किया गया था। कुछ समय के बाद सीएचपीटी द्वारा सूचित किए गए अतिरिक्त उपयोगकर्ताओं को भी यह प्रस्ताव भेज दिया गया था। उपयोगकर्ता / प्रतिनिधि निकायों / भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां सीएचपीटी को प्रतिपूरकसूचना के तौर पर भेज दी गई थी। सीएचपीटी ने कुछ उपयोगकर्ताओं / प्रतिनिधि निकायों और भावी बोलीदाताओं से प्राप्त टिप्पणियां पर अपनी टिप्पणी दी है।

4.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक छान बीन के आधार पर, हमारे पत्र दिनांक 27 जून 2012 के जरिए सीएचपीटी से विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए अनुरोध किया गया था। सीएचपीटी ने दिनांक 13 जुलाई 2012 के अपने पत्र के माध्यम से, जो हमें 16 जुलाई 2012 को ई-मेल के जरिए प्राप्त हुआ, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों का जवाब प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और सीएचपीटी के जवाबों का सारांश नीचे एक दूसरे के सामने दिया गया है :

क्रं सं	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	सीएचपीटी के जवाब
(ए).	इष्टतम क्षमता:	
(i).	सीएचपीटी का प्रस्ताव भविष्य में यातायात संभावना पर विचार करते हुए रो-रो पोतों के जरिये कार प्रहस्तन हेतु एक विशिष्ट बर्थ विकसित करने के लिए और बर्थ की बची क्षमता का उपयोग ब्रेक-बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए करने का है। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट (डीपीआर) में दिये गए विश्लेषण के अनुसार, रो-रो पोतों के माध्यम से अनुमानित परिमाण वर्ष 2012-13 में 2,86,001 कारों से वर्ष 2043-44 में 8,45,846 कार है। तथापि, पत्तन के अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव के मुताबिक, रो-रो पोतों के जरिये कार प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कार प्रतिवर्ष पर स्थिर रखी गई है। 30 साल की परियोजना अवधि और कार प्रहस्तन के परिमाणों में अनुमानित वृद्धि पर विचार करते हुए, पत्तन द्वारा विचार की गई 4,25,833 कारें प्रतिवर्ष की इष्टतम क्षमता बहुत कम मालूम पड़ती है। इस स्थिति के विपरीत, डीपीआर के यातायात विश्लेषण में बताया गया है कि वर्ष 2013-14 में रो-रो बर्थ के जरिए प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित ब्रेक-बल्क कार्गो का परिमाण 65,000 टन है जो वर्ष 2043-44 में 1,25,000 टन तक बढ़ जाएगा। तथापि, पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो	परामर्शदाता डब्ल्यूएपीसीओएस (WAPCOS) द्वारा तैयार की गई डीपीआर में, कार आयात और निर्यात दोनों के लिए और विभिन्न किस्म के ब्रेक-बल्क कार्गो के लिए यातायात अनुमान के ब्यौरे शामिल हैं। तथापि, अन्ततः-गत्वा (आखिरकार) राजस्व परिकलन और मूल्यांकन के लिए डीपीआर केवल कार यातायात पर ही विचार करता है। बर्थ पर प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो परिमाण के नजरिए से बर्थ क्षमता का ब्यौरा डीपीआर में शामिल नहीं था। इसके अलावा, विभिन्न प्रकार के ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुमान दिये गए हैं। पत्तन द्वारा इन पहलुओं की समीक्षा की गई थी और यह निर्णय लिया गया था कि बर्थ का उपयोग दोनों (कार्गो), कार यातायात के साथ-साथ ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए भी किया जाए। इसके अलावा, जैसाकि प्रस्ताव में दर्शाया गया है, स्टील और उससे संबद्ध उत्पादों और ग्रेनाइट, लॉन्स और लकड़ी की लुगदी जैसे अन्य कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए भी बीओटी प्रचालक को अनुमति दी जाएगी। तदनुसार, बर्थ की क्षमता निर्धारित की गई है। क्षमता निर्धारण के लिए किए गए परिकलनों के अनुसार जो प्रस्ताव में दिये गए थे, भंडारण यार्ड की

	<p>की इष्टतम क्षमता 2,79,803 टन प्रतिवर्ष मानी है, जिसे, परियोजना के जीवन काल में (प्रहस्तित किए जाने के लिए) अनुमानित यातायात परिमाण की तुलना में, बहुत अधिक माना जा रहा है। चूंकि अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु अपनाया गया राजस्व मॉडल विभिन्न कार्गो समूहों की इष्टतम क्षमता पर निर्भर है इसलिए, यदि आवश्यक हो तो, डीपीआर में दिये गए यातायात विश्लेषण के आधार पर सीएचपीटी इन दोनों कार्गो समूहों की इष्टतम क्षमता की समीक्षा करें।</p>	<p>इष्टतम क्षमता के कारण बर्थ की क्षमता सीमित हो जाती है। इसलिए, उपलब्ध भंडारण क्षेत्र पर गौर करते हुए, बर्थ की कार प्रहस्तन क्षमता 4,25,833 कारें हैं। मौजूदा मांग के कारण ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु बर्थ का उपयोग किए जाना भी आवश्यक है। तदनुसार, परिकलन इस प्रकार किया गया है ताकि बर्थ अनुमानित परिमाण से अधिक परिमाण में ब्रेक बल्क कार्गो का प्रहस्तन कर सके।</p>
(ii).	<p>सीएचपीटी ने बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र अपनाते हुए रोरो बर्थ की बर्थ इष्टतम क्षमता के 70% के उपयोगिता कारक पर 12,26,400 कार प्रतिवर्ष निर्धारित की है। बर्थ की यह क्षमता परिकलित करते समय, पत्तन में ही एक वर्तमान प्रमुख कार निर्यातक द्वारा पिछले तीन वर्षों के दौरान हासिल की गई वास्तविक प्रहस्तन दर के आधार पर, पत्तन ने 200 कार प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करने हेतु सीएचपीटी से अनुरोध किया जाता है :</p>	
	<p>(क). अंतिम रिपोर्ट के अध्याय-3 - वर्तमान स्थिति (पृष्ठ 7) के अंतर्गत प्रस्तुत तालिका में 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के दौरान प्रति जहाज कारों की औसत संख्या क्रमशः 3839, 2998 और 2529 तक बताई गई है। किंतु, अध्याय 5.2 - कार प्रहस्तन हेतु क्षमता निर्धारण के अंतर्गत प्रस्तुत तालिका में उन्हीं तीन वर्षों के लिए प्रति जहाज कारों की औसत संख्या क्रमशः 3097, 2770 और 2557 तक दी गई है। सीएचपीटी इस स्थिति में मेल मिलाप करे।</p>	<p>अंतिम रिपोर्ट के अध्याय-3 - वर्तमान स्थिति (पृष्ठ 7) के अंतर्गत प्रस्तुत तालिका और अध्याय 5.2 (पृष्ठ 9) के अंतर्गत दिए गए मूल्यों में मेल मिलाप किया गया है।</p> <p>(पत्तन ने अध्याय 5.2. के अंतर्गत दिये मूल्यों में संशोधन किया है।)</p>
	<p>(ख). मौजूदा प्रमुख पत्तन उपयोगकर्ता द्वारा 2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के दौरान प्रति पोत (प्रचालन) घंटे के लिए ली गई औसत अवधि क्रमशः 15:56, 13:56 और 13:59 तक सूचित की गई है और तदनुसार सम्बद्ध वर्षों में प्रतिघंटे में प्रहस्तित की जाने वाली कारों की संख्या 194, 198 और 183 तक परिकलित की गई है। कथित तीन वर्षों के दौरान प्रहस्तित कारों की संख्या 272599, 221622 और 230152 एवं संबंधित वर्षों के लिए पत्तन द्वारा रिपोर्ट किए गए प्रचालन घंटों 1419, 1115 और 1315 पर गौर किया गए तो, प्रति घंटा प्रहस्तित कारों की औसत संख्या पत्तन द्वारा दी गई (संख्या) 194, 198 और 183 के मुकाबले क्रमशः 192, 198 और 175 परिगणित होती है। सीएचपीटी प्रति पोत द्वारा ली जाने वाली औसत अवधि प्राप्त करने के लिए किए गए परिकलन प्रस्तुत करे और 2009-10 से 2012-12 तक के तीन वर्षों में प्रतिघंटा प्रहस्तित कारों की औसत संख्या, जो उसके द्वारा बताई गई है, की समीक्षा करे।</p>	<p>प्रहस्तित कारों की संख्या से संबंधित कॉलम में दिये गए मूल्य और प्रचालन हेतु घंटों में ली गई कुल अवधि सही है। अन्य कॉलम संशोधित किए गए हैं।</p> <p>(2009-10 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए प्रतिघंटा प्रहस्तित कारों की औसत संख्या क्रमशः 192, 198 और 175 तक संशोधित की गई है।)</p>
	<p>(ग). पत्तन ने अपने प्रस्ताव में बताया है कि प्रस्तावित सुविधा एक साझा उपयोगकर्ता सुविधा होगी। सीएचपीटी यह स्पष्टीकरण दे कि यदि मौजूदा</p>	<p>मौजूदा उपयोगकर्ता द्वारा हासिल की गई वास्तविक प्रहस्तन दर अन्य उपयोगकर्ताओं के लिए भी उपयुक्त होगी क्योंकि प्रचालन समान होंगे।</p>

	उपयोगकर्ता द्वारा हासिल की गई वास्तविक प्रहस्तन दर अन्य उपयोगकर्ताओं, जो प्रस्तावित सुविधा का लाभ उठाएंगे, के लिए भी उपयुक्त होगी और बर्थ की इष्टतम क्षमता अनुमानन में उसके द्वारा स्वीकृत प्रहस्तन दर का औचित्य साबित करें।	
	(घ). सीएचपीटी मौजूदा खुले पार्किंग यार्ड के मुकाबले में बहुस्तरीय पार्किंग यार्ड से प्राप्त होने वाले फायदा / लाभ पर गौर करते हुए प्रचालन में दक्षता के नजरिए से उसके द्वारा विचार की गई प्रहस्तन दर की समीक्षा करें।	सीएचपीटी ने बताया है कि बहुस्तरीय कार पार्किंग हो या खुले पार्किंग यार्ड हो, पौत पर कारों की लदान दर समान ही रहेगी।
(iii).	सीएचपीटी ने 2008 अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में कंटेनर टर्मिनलों के भंडारण यार्ड की इष्टतम क्षमता निर्धारित करने के लिए प्रदत्त सूत्र को कथित रूप से अपनाते हुए बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कारे निर्धारित की है। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित बिन्दु प्रस्तुत / स्पष्ट करे:	
	(क). सीएचपीटी ने बहुस्तरीय कार पार्क का कुल क्षेत्रफल 61,800 वर्ग मीटर (10,300 वर्ग मीटर x 6 माला) माना है। जैसाकि डीपीआर में उल्लेख किया गया है, कुल क्षेत्र का 20% रैम्प, एलिवेटर, इत्यादि द्वारा उपयोग किया गया है और शेष 80% (अर्थात 49,440 वर्ग मीटर) कार पार्किंग के लिए आवंटित किया गया है। सीएचपीटी बताए कि रैम्प, एलिवेटर, इत्यादि के लिए आवश्यक क्षेत्र कुल क्षेत्र का 20% तक किस आधार पर परिगणित किया गया है।	जैसाकि डीपीआर में दर्शाया गया है, रैम्प, एलिवेटर, इत्यादि के लिए क्षेत्रफल की आवश्यकता अलग-अलग परिकलित कई गई थी और बाद में जोड़ दी गई है जो कुल क्षेत्र के 20% के आसपास आती है।
	(ग). सीएचपीटी ने पार्किंग क्षेत्र 49440 वर्ग मीटर लेते हुए और प्रत्येक कार के लिए आवश्यक क्षेत्र 10 वर्ग मीटर तक विचार करते हुए, पार्किंग स्लॉट्स की संख्या 5000 तक मानी / गिनी है। डीपीआर में (पृष्ठ 81 पर अध्याय 4.10 के अंदर प्रस्तुत तालिका में), तीन अलग-अलग कंपनियों द्वारा निर्मित कारों के विभिन्न आकार पर विचार करते हुये, प्रत्येक कार के लिए आवश्यक औसत क्षेत्र 7.75 वर्ग मीटर का उल्लेख किया है। तथापि, पत्तन ने इष्टतम भंडारण क्षमता के अनुमानन में प्रत्येक कार के भंडारण के लिए 10 वर्ग मीटर आवश्यक औसत भंडारण क्षेत्र पर विचार किया है। सीएचपीटी बताए की क्यों उसने प्रत्येक कार के लिए अपेक्षाकृत अधिक औसत क्षेत्र पर विचार किया है क्योंकि इससे बहुस्तरीय कार पार्क की अनुमानित इष्टतम क्षमता घट गई है।	विचार किया गया 7.75 वर्ग मीटर क्षेत्र, कारों के पार्किंग के लिए वास्तव में आवश्यक क्षेत्र है। किंतु, कारों के बीच के अंतर के लिए, कारों की हलचल इत्यादि के लिए अतिरिक्त क्षेत्र आवश्यक है और इसलिए, भंडारण क्षमता के निर्धारण के लिए 10 वर्ग मीटर के अतिरिक्त क्षेत्र पर विचार किया गया है।
	(ग). सीएचपीटी पार्किंग यार्ड में कारों की हलचल और पौत के बर्थिंग के लिए आवश्यक लीड समय पर गौर करते हुये, उसके द्वारा विचार किए गए 3 दिनों के औसत पड़ाव समय का औचित्य प्रस्तुत करे, विशेषकर तब, जब, समस्त रोरों पौत औसतन दो पालियों में लादा गया है, जैसा पत्तन द्वारा बताया गया है। चूंकि, कि पत्तन द्वारा विचार किया गया 3 दिनों का औसत पड़ाव समय कथित रूप से वर्तमान डाटा पर किए गए विश्लेषण पर आधारित है, सीएचपीटी मौजूदा	3 दिन का पड़ाव समय चार दिन के वर्तमान पड़ाव समय में सुधार के रूप में प्राप्त किया गया है जो प्रति पौत के लिए आवश्यक कारों की संख्या की हलचल के लिए आवश्यक है। यह सुधारा हुआ पड़ाव समय प्रचालक द्वारा, प्रस्तावित बहुस्तरीय पार्किंग यार्ड में अर्जित किया जाना है, जिसमें 49,440 वर्ग मीटर का क्षेत्रफल होगा और जो मौजूदा पार्किंग क्षेत्र 62,000 वर्ग मीटर से कम है।

	खुले पार्किंग यार्ड के मुकाबले प्रस्तावित बहुस्तरीय पार्किंग यार्ड में उपलब्ध क्षेत्र पर विचार करते हुए, इसके द्वारा विचार किए गए औसत पड़ाव समय की समीक्षा करे।																									
	(घ). डीपीआर के मुताबिक, कथित रूप से एक पोट के जरिए निर्यात की जाने वाली कारों की अधिकतम संख्या के आधार पर, बहुस्तरीय कार पार्क की क्षमता का डिजाइन 5000 कारों को ठहराने के लिए किया गया है। सीएचपीटी यह स्पष्ट करे कि क्या उसका प्रस्ताव किसी एक विशेष समय पर एक ही पोट पर भेजे जाने वाली कारों का भंडारण करने हेतु है? यदि एक से अधिक पोटों से संबंधित कारों का भंडारण एक ही समय में किया जा सकता है तो, क्वे और यार्ड क्षमता के बीच अंतर को कम से कम करने के लिए, पार्किंग यार्ड की क्षमता की समीक्षा की जाए।	बहुस्तरीय कार पार्किंग की भंडारण क्षमता 5000 कारों के भंडारण के लिए अभिकल्पित की गई है। किंतु, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए परिकलन (बर्थ किराया परिकलन) में विचार की गई कारों की संख्या का औसत पार्सल आकार केवल 3000 कारे हैं। इस प्रकार, एक साथ, बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड, साथ-साथ एक से अधिक पोटों से संबंधित कारों का भंडारण कर सकता है। तथापि, यह बताया गया है कि विचार की गई 3000 कारों का मूल्य केवल औसत (मूल्य) है और प्रत्येक पोट की कारों की वास्तविक संख्या अनिवार्य रूप से बदल सकती है और वह 5000 कारों तक भी हो सकती है। (पत्तन ने क्वे और यार्ड की क्षमता के बीच अंतर कम से कम करने के मुद्दे को संबोधित नहीं किया है)।																								
(iv).	सीएचपीटी ने कार प्रहस्तन हेतु रोरों बर्थ की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कारे प्रतिवर्ष तक निर्धारित की है जो इष्टतम बर्थ क्षमता 12,26,400 कारे प्रतिवर्ष और इष्टतम यार्ड क्षमता 4,25,833 कारें प्रतिवर्ष, इन दोनों में से कमतर है। चूंकि यार्ड की क्षमता सीमांतक कारक है, पत्तन ने पत्तन की बची क्षमता का उपयोग ब्रेक-बल्क कार्गो को प्रहस्तित करने के लिए प्रस्ताव रखा है। पत्तन ने बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र को कथित रूप से अपनाते हुए ब्रेक-बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु बर्थ की शेष क्षमता को 2,79,803 टन तक निर्धारित किया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट करे:	---																								
	(क). पत्तन ने औसतन 136.9 कारे प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करते हुए रोरों पोटों का प्रहस्तन करने के लिए, इष्टतम क्षमता प्रहस्तन हेतु, आवश्यक बर्थ दिनों की संख्या 129.6 दिनों तक निर्धारित की है और इस प्रकार 70% की उपयोगिता पर ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु, उपलब्ध शेष क्षमता 125.9 दिनों तक निर्धारित की है (अर्थात् 255.5 दिनों से 129.6 दिन निकालिए)। तथापि, रोरों पोटों के प्रहस्तन हेतु, इष्टतम बर्थ क्षमता अनुमान में इसके द्वारा विचार की गई 200 कार प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर पर गौर करते हुए, 4,25,833 कारों की इष्टतम क्षमता प्रहस्तित करने के लिए आवश्यक बर्थ दिन केवल 88.7 दिन ही परिगणित होते हैं, जो 70% उपयोगिता पर 166.8 दिनों की शेष क्षमता छोड़ देता है (अर्थात् 255.5 दिनों में से 88.7 दिन निकालिए)। इस संबंध में पत्तन का यह मानना कि 200 कारों की प्रहस्तन दर केवल प्रचालन समय का ही प्रतिनिधित्व करती है और रोरों पोट द्वारा प्रचालन के पहले और बाद में लागूवाली अवधि पर	कुल प्रचालन अवधि और बर्थ पर पोटों द्वारा बिताई गई अवधि के ब्यारे नीचे दिये गए हैं: <table><tr><th>वर्ष</th><th>प्रहस्तित कारों की संख्या</th><th>कुल प्रचालन अवधि / समय</th><th>बर्थ पर कुल समय</th><th>कारों की औसत संख्या (ओपी)</th><th>कारों की औसत संख्या / बर्थ घंटा</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>272599</td><td>1419</td><td>1720</td><td>192</td><td>158</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>221622</td><td>1115</td><td>1713</td><td>198</td><td>129</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>230152</td><td>1315</td><td>1914</td><td>175</td><td>120</td></tr></table> बर्थ पर बिताई गई कुल अवधि के संदर्भ में प्रतिघंटा प्रहस्तित कारों की औसत संख्या अर्थात् सकल मूल्य 136 हैं। इस मूल्य को बर्थ उपयोगिता प्राप्त करने के लिए उपयोग किया गया है जो बनता है 130.4 दिन। (पत्तन ने बर्थ अवधि/समय के संदर्भ से प्रहस्तन दर को 136.9 कारे प्रतिघंटा से 136 कारे प्रतिघंटा तक संशोधित कर लिया है और उसके परिणामस्वरूप, कार प्रहस्तन के लिए आवश्यक बर्थ दिन इसके पहले विचार किए गए 129.6 दिनों से 130.4 दिन तक संशोधित किया	वर्ष	प्रहस्तित कारों की संख्या	कुल प्रचालन अवधि / समय	बर्थ पर कुल समय	कारों की औसत संख्या (ओपी)	कारों की औसत संख्या / बर्थ घंटा	2009-10	272599	1419	1720	192	158	2010-11	221622	1115	1713	198	129	2011-12	230152	1315	1914	175	120
वर्ष	प्रहस्तित कारों की संख्या	कुल प्रचालन अवधि / समय	बर्थ पर कुल समय	कारों की औसत संख्या (ओपी)	कारों की औसत संख्या / बर्थ घंटा																					
2009-10	272599	1419	1720	192	158																					
2010-11	221622	1115	1713	198	129																					
2011-12	230152	1315	1914	175	120																					

<p>विचार करते हुए औसत सकल प्रहस्तन दर 136.9 कारें प्रतिघंटा तक परिगणित होती है, पिछले अनुभवों का समर्थन को, पिछले 3 वर्षों के दौरान पोतों द्वारा वास्तव में उपयोग किए गए अतिरिक्त समय के व्यौरों का समर्थन नहीं है। अतएव, सीएचपीटी, पिछले वास्तविकों पर आधारित 136.9 कारें प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर का औचित्य प्रस्तुत करें।</p>	<p>गया है।)</p>
<p>(ख). सीएचपीटी ने कथितरूप से बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी 2008 में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु इष्टतम बर्थ क्षमता निर्धारण में, स्टील कार्गो हेतु 4000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो हेतु 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। सीएचपीटी यह ध्यान में रखे कि मार्गदर्शियों में स्टील हेतु 4000 टन और अन्य कार्गो हेतु 2500 टन तक प्रदत्त प्रहस्तन दर, 20 टन-20 टन क्षमतावाली 3 इलेक्ट्रॉनिक लेवल लफिंग क्रेन उपलब्ध करवाए जाने से संबंधित हैं, जबकि पोत से तट तक प्रहस्तन हेतु पत्तन का प्रस्ताव 100 टन क्षमतावाली एक हार्बर मोबाइल क्रेन तैनात करने के लिए है। चूंकि मार्गदर्शियों में प्रदत्त उपस्करों की क्षमता की तुलना में पत्तन द्वारा तैनात करने के लिए विचार किए गए उपस्करों की क्षमता अधिक है, यह स्पष्ट है कि इस (तैनाती) का प्रभाव मानदण्डों में प्रदत्त उत्पादकता से अधिक होगा। इस प्राधिकरण ने पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ.सी. पत्तन न्यास, विशाखापट्टनम पत्तन न्यास और नव मंगलूरु पत्तन न्यास जैसे अन्य महापत्तनों में निजी प्रचालकों द्वारा तैनात 100 टन एचएमसी हेतु प्रशुल्क निर्धारित करते हुए, स्टील और अन्य कार्गो के प्रहस्तन हेतु मानदण्डों में प्रदत्त प्रहस्तन दर से 50% वृद्धि पर अर्थात् स्टील और थैलाबंद कार्गो के लिए 6000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रतिदिन पर विचार किया है। सीएचपीटी ऊपर दी गई प्रहस्तन दर के आधार पर, स्टील और अन्य कार्गो के लिए उसके द्वारा विचार की गई प्रहस्तन दर की समीक्षा करें।</p>	<p>टीएएमपी द्वारा अन्य पत्तनों हेतु स्टील कार्गो और अन्य कार्गो के बारे में प्रदत्त संशोधित मानदण्ड ही अपनाये गये हैं। तदनुसार, प्रशुल्क प्रस्ताव में परिकलन संशोधित किये गए हैं।</p>
<p>(ग). सीएचपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु, 70% की उपयोगिता पर, अतिरिक्त क्षमता 125.9 दिन निर्धारित की है (255.5 दिनों में से 126.9 दिन निकालिए)। तथापि, 125.9 दिनों के लिए इष्टतम क्षमता परिकलित करते हुए पत्तन ने 125.9 दिनों पर 70% कारक को एक बार और प्रयोग किया है जो 70% मानदण्ड की गणना दोबारा करना हो जाता है, और इसका परिणाम होता है बर्थ इष्टतम क्षमता का कमतर अनुमानन है। अतएव, सीएचपीटी परिकलन को ठीक करें।</p>	<p>दो भिन्न कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं (कंटेनर टर्मिनल आधारित और बहुउद्देशीय बर्थ) को दो भिन्न बर्थों के रूप में मानना होगा और सूत्र का अलग-अलग प्रयोग किया गया है।</p> <p>(पत्तन ने मुद्दे का उत्तर नहीं दिया है। ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन हेतु उपलब्ध शेष बर्थ दिन 125.1 दिनों पर 70% घटक का प्रयोग किया गया तो, विचार किए गए प्रभावी बर्थ दिन 87.61 ही बचते हैं। इसप्रकार, पत्तन द्वारा विचार किए गए कुल बर्थ दिन 218 परिगणित होते हैं। (कार प्रहस्तन के लिए 130.4 दिन और ब्रेक बल्क कार्गो हेतु 87.6 दिन, जो 2008 मार्गदर्शियों में अनुबंधित 70% की तुलना में कुल बर्थ उपयोगिता को 59.70% तक दर्शाता है।</p>

	<p>(घ). सीएचपीटी ने कथितरूप से पिछले वर्षों के दौरान प्राप्त की गई कार्गो हिस्सेदारी की प्रवृत्ति के आधार पर कुल ब्रेक-बल्क कार्गो में स्टील कार्गो और अन्य कार्गो की हिस्सेदारी क्रमशः 45% और 55% तक मानी है। सीएचपीटी ने स्टील कार्गो और अन्य कार्गो के बीच प्रहस्तन दर की भिन्नता के लिए इसे समायोजित किए बिना ही, इस प्रतिशत हिस्सेदारी को सूत्र में प्रयोग कर दिया है। इसको देखते हुए, ब्रेक बल्क कार्गो की कुल इष्टतम क्षमता (279813 टन) में स्टील कार्गो (70% of 4000 x 125.9 दिन x 45% = 158634 टन) और अन्य कार्गो (70% of 2500 x 125.9 दिन x 55% = 121179 टन) की वास्तविक प्रतिशत हिस्सेदारी, पिछले वर्षों के दौरान बताई गई वास्तविक हिस्सेदारी स्वरूप 45% और 55% के मुकाबले, 57% और 43% तक परिगणित होती है। सीएचपीटी ब्रेक-बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता में इसके द्वारा विचार की गई स्टील कार्गो और अन्य कार्गो की प्रतिशत हिस्सेदारी की समीक्षा करें।</p>	<p>इस पर गौर किया गया है और तदनुसार, संलग्नक-2, 7 एवं 8 संशोधित किए गए हैं।</p> <p>(पत्तन ने स्टील कार्गो और अन्य कार्गो की हिस्सेदारी क्षमता का संशोधन कर दिया है और तदनुसार, ब्रेक-बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता भी बदल गई है।)</p>
(ख).	<p>पूँजीगत लागत :</p>	
(i).	<p>सीएचपीटी ने बर्थ निर्माण की लागत को ₹ 5281.85 लाख अनुमानित किया है और उस लागत का 25% कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों को अनुभाजित कर दिया है। 2008 प्रशुल्क मार्गदर्शियों के मुताबिक, बर्थ एप्रेन और पहुंच मार्ग की लागत को कार्गो प्रहस्तन प्रभागों को निर्धारित करने के उद्देश्य से कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत माना जाना चाहिए। सीएचपीटी स्पष्ट करे की क्या सीएचपीटी द्वारा अनुमानित बर्थ निर्माण लागत में बर्थ एप्रेन और पहुंच मार्ग लागत भी सम्मिलित है और वह बर्थ निर्माण लागत का 25% कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों को अनुभाजित किए जाने का आधार भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>सीएचपीटी ने मेगा कंटेनर टर्मिनल में प्रहस्तन लागत के परिकलन पर विचार करने के लिए बर्थ निर्माण लागत के 25% का उपयोग किया है जो इसके पहले टीएएमपी द्वारा अनुमोदित किया गया था। इस मामले में भी वही मानदण्ड अपनाया गया है।</p>
(ii).	<p>सीएचपीटी ने अनुमानित निकर्षण परिमाण 2,20,000 घन मीटर और प्रति इकाई लागत ₹ 300/- प्रति घन मीटर पर विचार करते हुए, पूँजीगत निकर्षण लागत ₹ 660.00 लाख अनुमानित की है। डीपीआर के (पृष्ठ 79 पर) निकर्षण का अनुमानित परिमाण 2,00,000 घन मीटर दर्शाया गया है। सीएचपीटी पूँजीगत निकर्षण लागत में उच्चतर परिमाण पर विचार किए जाने का कारण प्रस्तुत करें।</p>	<p>निकर्षण का परिमाण 2,00,000 घन मीटर है। अनुमानन उद्देश्य के लिए, 10% तक टॉलरेंस (tolerance) पर विचार करते हुए, इसे 2,20,000 घन मीटर तक लिया गया है।</p>
(iii).	<p>सीएचपीटी द्वारा बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विचार की गई कुल पूँजीगत लागत ₹ 4853 लाख है जिसमें, बर्थ निर्माण लागत ₹ 3962 लाख (₹ 5281.85 लाख का 75%), ₹ 660 लाख की पूँजीगत निकर्षण लागत और अन्य लागत हेतु ₹ 231 लाख तक, जो बर्थ लागत एवं निकर्षण लागत का 5% है, सम्मिलित है। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के परिशिष्ट - V (बहुउद्देशीय बर्थ के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु मानदण्ड) की धारा 4.4 के अनुबंध के मुताबिक, बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत पूँजीगत लागत में केवल दो मद शामिल होंगी नामतः बर्थ निर्माण की लागत और (बर्थ के) साथ-साथ</p>	<p>प्रहस्तन गतिविधि के लिए अपनाए मानदण्ड के समान बर्थिंग गतिविधि में भी, अन्य लागत के लिए पूँजीगत लागत के 5% पर विचार किया गया है। 10% अगियांत्रिकी आकस्मिकता कार्यों के लिए है जबकि अन्य लागत की मद में 5% आईडीसी और अन्य एसपीवी लागत के लिए हैं।</p>

	निकर्षण लागत और पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य लागत के रूप में विचार किए जाने का कोई प्रावधान नहीं है। सीएचपीटी यह नोट करे कि बर्थ निर्माण की अनुमानित लागत में पहले ही से 10% का प्रावधान है।	
(iv).	सीएचपीटी ने बहुस्तरीय कार पार्किंग सुविधा के निर्माण की कुल अनुमानित लागत के रूप में ₹ 4059.12 लाख पर विचार किया है जिसमें से ₹ 60.00 लाख पर यांत्रिक और विद्युत उपस्कर के लिए और शेष पर सिविल लागत के अंतर्गत विचार किया गया है। डीपीआर में दिए गए बीओक्यू में यह देखा गया है कि यांत्रिकी और विद्युत उपस्कर की लागत एलिवेटर और 250 केवीए डीजी सेट की लम्बत-दर्शाती है। बहुउद्देशीय बर्थ के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में यांत्रिकी और विद्युत उपस्कर हेतु प्रदत्त सूची में एलिवेटरों और डीजी सेट का प्रावधान नहीं है। इसके अलावा, ऐसा लगता है कि एलिवेटर और डीजी सेट पृथक परिसंपत्तियां नहीं हैं बल्कि बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड का ही एक भाग है। सीएचपीटी समीक्षा करें।	जिस प्रकार कार्गो प्रहस्तन के लिए मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल उपस्करों की जरूरत होती है और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए संबंद्धता की आवश्यकता होती है उसी प्रकार, कार प्रहस्तन सुविधा के संचालन के लिए आवश्यक मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल उपस्करों के रूप में एलिवेटरों और डीजी सेट की लागत को देखना होगा। इसलिए, इन उपस्करों को कार्गो प्रहस्तन हेतु सामान्यतः प्रदत्त यांत्रिकी और विद्युत उपस्कर के बराबर समझा जा सकता है।
(v).	बहुस्तरीय कार पार्किंग निर्माण हेतु बीओक्यू में, प्रस्तावित स्थान पर मौजूद भवन, जिन्हें बीओटी प्रचालक द्वारा हस्तगत किए जाने का प्रस्ताव है, के मूल्य हेतु ₹ 1 करोड़ और उन (भवनों) को गिराने हेतु ₹ 10 लाख शामिल किया गया है। सीएचपीटी स्पष्ट करे कि पत्तन की मौजूदा परिसंपत्तियों और उनको गिराने की लागत, प्रस्तावित शोरों-कम-बहुउद्देशीय बर्थ को उपयोगकर्ता क्यों उठाए और साथ ही यह भी बताए कि पत्तन न्यास की परिसंपत्तियों का मूल्यांकन किस प्रकार किया गया है।	मौजूदा भवन के मूल्य को लेखा में शामिल किया जाना है और इसलिए चेन्नै पत्तन न्यास ने इस लागत को संभाव्य बोलीदाता से वसूल करने के लिए प्रस्ताव रखा है। परामर्शदाता ने, (भवन की) वर्तमान लागत, भवन में किए गए उत्तरोत्तर सुधारों और भवन हेतु आवश्यक मूल्यहास पर विचार करते हुए, भवन का मूल्य निर्धारित किया है। चेन्नै पत्तन न्यास में वर्तमान भवन की लागत के निर्धारण के लिए वर्तमान में चलन की जा रही नीति, तीसरे पक्ष द्वारा मूल्यांकन करवाना है।
(vi).	यह देखा गया है कि प्रस्ताव में विचार की गई पूंजीगत लागत जुलाई 2011 में तैयार की गई डीपीआर में प्रस्तुत किए गए लागत अनुमानों पर आधारित है। जैसाकि मार्गदर्शियों में पहले ही उल्लेख किया गया है, अपफ्रंट प्रशुल्क की ऊपरी सीमा निर्धारित करते समय, प्रचलित बाजार दर को पकड़ने के लिए पूंजीगत लागत को अद्यतन करना चाहिए। सीएचपीटी प्रचलित बाजार दर को दर्शाने के लिए, पूंजीगत लागत अनुमानों को अद्यतन करे।	परामर्शदाता ने अक्टूबर 2011 के दौरान प्रचलित सीपीडब्ल्यूडी दरों और तमिल नाडु पीडब्ल्यूडी दरों के आधार पर अनुमान तैयार किया है। वही अनुमान, स्थायी वित्त समिति (एसएफसी) को भेज दिया गया है, और तदनुसार (उसी स्तर पर) लागत अनुमान रोक रखा गया है।
(vii).	डीपीआर में सिविल कार्यों और निकर्षण हेतु कच्चा लागत अनुमान शामिल है। पूंजीगत निकर्षण की इकाई दर के साथ, लागत अनुमानों में विचार की गई इकाई दरों को, बजेटरी कोटेशन, दर विश्लेषण इत्यादि जैसे दस्तावेजीय साक्ष्य के जरिये साबित किया जाए।	जैसाकि ऊपर दिए गए कॉलम में दर्शाया गया है, परामर्शदाता सीपीडब्ल्यूडी और तमिलनाडु पीडब्ल्यूडी दरों के आधार पर सिविल कार्यों के लिए अनुमानों को परिकल्पित किया है। जहाँ तक निकर्षण कार्य का संबंध है, वह पुदुच्चेरी पत्तन पर निकर्षण कार्य निष्पादित करने के लिए केरला मेरीटाइम बोर्ड द्वारा प्रस्तुत निविदा पर आधारित है। पत्तन ने दिनांक 19 अक्टूबर 2009 के केरला स्टेट मेरिटाइम डेवलपमेंट बोर्ड (केएसएमडीबी) के पत्र की एक प्रति प्रस्तुत की है। (पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेज निकर्षण की इकाई दर ₹ 205/- प्रति घन मीटर + सेवा

		कर और मोबिलाइजेशन / डी मोबिलाइजेशन प्रभार ₹ 60 लाख + सेवा कर दर्शाता है। तदनुसार, 2,20,000 वर्ग मीटर की निकषण लागत 12.36% सेवा कर के साथ, पत्तन द्वारा विचार किए गए ₹ 660.00 लाख के मुकाबले ₹ 574.16 लाख परिगणित होती है।)
(viii).	सीएचपीटी के प्रस्ताव में, 5000 वर्ग मीटर क्षेत्र को खुला क्षेत्र मानते हुए, इसका ब्रेक बल्क कार्गो के भंडारण क्षेत्र हेतु आबंटन करने के लिए विचार किया जा रहा है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए पूंजीगत लागत अनुमानों में कथित क्षेत्र में भंडारण यार्ड विकसित किए जाने के लिए होने वाला व्यय शामिल नहीं किया गया है। सीएचपीटी यह पुष्टि करे कि आबंटन के लिए प्रस्तावित क्षेत्र भंडारण के लिए हेतु तुरंत उपयोग किया जा सकता है और उसके विकास के लिए कोई भी राशि निवेश करने के लिए बीओटी प्रचालक से अपेक्षा नहीं की जा रही है।	5000 वर्ग मीटर का क्षेत्र विकसित भूमि है और इसलिए उसके विकास के लिए बीओटी प्रचालक को कोई भी राशि निवेश नहीं करनी पड़ेगी।
(ग).	प्रचालन लागत:	
(i).	लीज किराया: सीएचपीटी ने बीओटी प्रचालक द्वारा भुगतान किए जाने वाले लाइसेंस शुल्क को परियोजना के अंतर्गत आबंटन हेतु प्रस्तावित क्षेत्र की प्रचालन लागत में एक मद के रूप में अनुमानित किया है। इस संबंध में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट किये जाएं:	
	(क). सीएचपीटी ने कथित रूप से मौजूदा दरमानों में प्रदत्त दरों के मुताबिक, विकसित क्षेत्र हेतु ₹4542/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रतिमाह की दर पर और अविकसित क्षेत्र के लिए ₹2390/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रति माह की दर पर विचार किया है। सीएचपीटी पुष्टि करे कि लाइसेंस शुल्क अनुमानित करने के लिए अपनाई गई दरें, समय-समय पर भारत सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति मार्गदर्शियों के मुताबिक लागू वृद्धि कारक को शामिल करने के बाद अद्यतन की गई दरें हैं।	विकसित क्षेत्र और अविकसित क्षेत्र के लिए क्रमशः ₹4542/- और ₹2390/- प्रति 100 वर्ग मीटर की अपनाई गई दरें, वृद्धि कारक को शामिल करते हुए मौजूदा सीएचपीटी दरमानों के मुताबिक अद्यतन की गई दरें हैं।
	(ख). सीएचपीटी में पट्टेदारी किरायों का संशोधन बहुत समय से लंबित है। लीज किराये के संशोधन हेतु सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव को निपटाते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेश सं. टीएएमपी/47/2008-सीएचपीटी दिनांक 10 नवंबर 2010 के पैराग्राफ सं. 7 में दर्ज किये गए के मुताबिक, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 12 अगस्त 2010 के जरिये सूचित किया है कि इसने भूमि नीति मार्गदर्शियों में वर्णित सभी विकल्पों के जरिये अपनी भूमि का मूल्य निर्धारित करने के लिए कदम उठाये है। उपरोक्त स्थिति के आधार पर, सीएचपीटी को समय समय पर सरकारी नीति के मुताबिक पहले से ही प्रोद्भूत लागू होने वाली वार्षिक वृद्धि दरों को और सीएचपीटी द्वारा अपनी संपदाओं के किराये के संशोधन के लिए प्रस्तुत किए जाने वाले नवीन प्रस्ताव को इस प्राधिकरण द्वारा निपटाये जाने तक अर्जित की जाने वाली वृद्धि कारक को प्रचलित रखने के लिए, सीएचपीटी को यह निर्देश	तमिलनाडु सरकार द्वारा जारी किये गये नवीन मार्गदर्शी मूल्य को अपनाते हुए संशोधित संपदा किराया प्रस्ताव प्रस्तुत किया जा रहा है। (पत्तन ने भूमि के प्रचलित बाजार मूल्य के मुताबिक लीज किराया अनुमानों को अद्यतन नहीं किया है।).

	<p>देते हुए कि 31 दिसंबर 2012 तक पट्टेदारी किराया संशोधन के लिए अपने प्रस्ताव प्रस्तुत करें, सीएचपीटी को अनुमति दे दिया गया था। तथापि, निरंतर याद दिलाने के बावजूद, सीएचपीटी ने अबतक लीज किरायों के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। हो सकता है, पट्टेदारी किरायों में संशोधन से विचाराधीन परियोजना के लिए निर्धारित किए जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क पर कोई प्रभाव पड़े, सीएचपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह प्रचलित अद्यतन किए गए पट्टेदारी किरायों पर भूमि नीति मार्गदर्शियों के मुताबिक विचार करें।</p>	
	<p>(ग). सीएचपीटी ने 9000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क को कार प्रहस्तन गतिविधि और ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के बीच प्रभाजित करने के लिए प्रस्ताव रखा है जबकि बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड के लिए आबंटित कुल क्षेत्र से संबंधित लाइसेंस शुल्क को कार प्रहस्तन गतिविधि के लिए आबंटित कर दिया है। पत्तन ने बताया है कि बहुस्तरीय कार पार्क के लिए आबंटित कुल क्षेत्र 10,300 वर्ग मीटर में 2200 वर्ग मीटर का बर्थ क्षेत्र शामिल है और तदनुसार उसने कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत केवल 8100 वर्ग मीटर हेतु पट्टेदारी किरायों पर विचार किया है। ऐसा करते हुए, पत्तन ने, 2200 वर्ग मीटर, जिस क्षेत्र पर बहुस्तरीय कार पार्किंग निर्माण किया जाएगा, से जुड़े पट्टेदारी किरायों को 50:50 अनुपात में कार प्रहस्तन गतिविधि और ब्रेक-बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के बीच प्रभाजित किए जाने के लिए विचार किया है। 2200 वर्ग मीटर क्षेत्र में बहुस्तरीय कार पार्किंग की अवस्थिति को देखते हुए, यह संभव है कि इस क्षेत्र का उपयोग कार प्रहस्तन गतिविधियों के लिए किया जाए, (किन्तु) इस क्षेत्र पर अभी तक पट्टेदारी किरायों के उद्देश्य के लिए कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत विचार क्यों नहीं किया गया है यह स्पष्ट नहीं है। सीएचपीटी यह स्थिति स्पष्ट करें।</p>	<p>कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत विचार किया गया 10,300 वर्ग मीटर के क्षेत्र में, बीओटी प्रचालक को आबंटित किए जाने वाला 8,100 वर्ग मीटर विकसित क्षेत्र और जलकुंभ (वाटरफ्रंट) से लगी भूमि से संलग्न 2200 वर्ग मीटर का अविकसित क्षेत्र, जो बीओटी प्रचालक द्वारा विकसित किया जाएगा, शामिल है। इस 2200 वर्ग मीटर क्षेत्र का विकास बीओटी प्रचालक द्वारा यथावश्यक नीववाली खंभों की संरचना के निर्माण के जरिये किया जाएगा। इसलिए, पत्तन द्वारा आबंटित 8100 वर्ग मीटर क्षेत्र पर विकसित भूमि के रूप में विचार किया गया है और (उसपर) ₹ 4542/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रतिमाह की पट्टेदारी दर लागू की गई है। 2200 वर्ग मीटर के लिए, मौजूदा दरमान के मुताबिक, ₹ 2390/- प्रति 100 वर्ग मीटर प्रतिमाह की भूमि पट्टेदारी दर लागू की गई है।</p> <p>(सीएचपीटी ने पूर्णतः बहुस्तरीय कार पार्किंग द्वारा उपयोग किया जाने वाले 2,200 वर्ग मीटर के बर्थ क्षेत्र के पट्टेदारी किरायों को, 50:50 के अनुपात में कार प्रहस्तन और कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के बीच प्रभाजित किए जाने के कारण नहीं बताए हैं।)</p>
	<p>(घ). सीएचपीटी द्वारा ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत विचार किए गए अनुमानित पट्टेदारी किरायों में ब्रेक बल्क कार्गो के भंडारण हेतु आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 5000 वर्ग मीटर क्षेत्र के लिए पट्टेदारी किराया भी सम्मिलित है। इस संबंध में, सीएचपीटी स्टेकिंग क्षेत्र, स्टेकिंग परिमाण, कार्गो का औसत पड़ाव समय, अभिकल्पित वार्षिक टर्नओवर पर गौर करते हुए, ब्रेक बल्क कार्गो हेतु यार्ड क्षमता प्रस्तुत करें और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि का औचित्य साबित करने के लिए और साथ में यह दिखाने के लिए कि इन कार्गो की यार्ड क्षमता कमोबेश ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के ताल मेल में है, इन कार्गो प्रहस्तन हेतु पत्तन द्वारा वास्तव में हासिल किए गए परिमाणों के संदर्भ लेते हुये स्वीकृत प्रत्येक परिमाण का औचित्य साबित करें।</p>	<p>2008 के टीएएमपी के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ से संबंधित यार्ड क्षमता के परिकलन हेतु अपनाए जाने के लिए कोई पद्धति, सूत्र और मानदण्ड नहीं दिये गए हैं। इसलिए, यार्ड क्षमता निर्धारित नहीं की जा सकी थी। इसके अलावा, प्रस्तावित बर्थ के बगल के एक स्थान में कार्गो प्रहस्तन और भंडारण हेतु यार्ड उपलब्ध करवाने में कठिनाई पर ध्यान देते हुए, पत्तन ओ और एम यार्ड में भूमि आबंटित करना, जो बर्थ से 2 किमी की दूरी पर है और इस प्रकार की कार्रवाई अन्य किसी बहुउद्देशीय बर्थ के मामले में नहीं की गई है। इस प्रकार, उपरोक्त बिन्दु के कारण और साथ में इस तथ्य के कारण भी कि इसका उपयोग रोरों बर्थ के रूप में किया जाएगा, यह एक विशिष्ट किस्म का है बर्थ।</p>

(ii).	ऊपर क्रम सं. (ख) (iv) पर उल्लिखित बिन्दुओं पर गौर करते हुए, सीएचपीटी 5% वार्षिक पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत के अनुमानन और 10.34% वार्षिक पर एलिवेटर्स और डीजी यंत्र के मूल्यहास के अनुमान की समीक्षा करें।	ऊपर प्रश्न ख (iv) के सामने दिये गए कारणों से, अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत और मूल्यहास में कोई बदलाव नहीं आया।						
(iii).	<p>उपस्कर किराया प्रभार:</p> <p>(क). सीएचपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो की प्रहस्तन लागत के अनुमानन में 100 टन क्षमता वाली 1 एचएमसी, 20 टन और 10 टन क्षमता वाली एक-एक एफएलटी और 20 टन क्षमता वाले 5 संख्या में ट्रैक्टर ट्रेलरों के किराया प्रभार पर विचार किया है। प्रचालन लागत में किराया प्रभारों को शामिल किए जाने का कारण यह मालूम होता है कि मार्गदर्शी प्रावधानों के मुताबिक पत्तन की पूंजीगत लागत में उपस्कर लागत शामिल नहीं की गई है। बहुउद्देशीय बर्थ हेतु 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त उपस्कर की मानदंड संबंधी (नारमेटिव) सूची में ग्रेब / हुक एटाचमेंटों सहित 20 टन क्षमता वाली लेवल लॉफिंग बार्फ क्रेन 3, 5 टन क्षमता वाली फोर्क लिफ्ट ट्रक 4, 5 टन क्षमता वाली फोर्क लिफ्ट ट्रक 4, 10 टन क्षमता वाले संख्या फोर्क लिफ्ट ट्रक 2 और 10 टन क्षमता वाले पे लोडर 3 शामिल हैं। सीएचपीटी मार्गदर्शियों में प्रदत्त उपस्करों के मुकाबले उसके द्वारा विचार किए गए उपस्कर समूहों का औचित्य साबित करें।</p>	<p>प्रस्तावित बर्थ मूलतः रो-रो बर्थ है जिसमें ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन सुविधा भी मौजूद है। पीपीपी परियोजनाओं के लिए टीएएमपी के मार्गदर्शियों के मुताबिक उनमें प्रदत्त उपस्करों की मानदंडीय सूची, बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के रूप में उपयोग किए जाने वाले हेतु हैं। क्योंकि यह सिर्फ बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ मात्र नहीं है, बीओटी प्रचालक को कुछ उपस्कर (खुद के) स्वामित्व के आधार पर और बाकी किराये के जरिये उपलब्ध करवाने की छूट (नम्यता) दी गई है। तदनुसार, उपस्कर किराये का समूह निर्धारित किया गया है और प्रशुल्क परिकलन में लेखा बद्ध किया गया है। इसके अलावा, चूंकि अब प्रहस्तन और भंडारण यार्ड पत्तन द्वारा एक भिन्न स्थान पर उपलब्ध करवाया जा रहा है, इसलिए, उपस्करों की आवश्यकता की समीक्षा की गई है और उसे संशोधित किया गया है और उसका औचित्य भी अप्रकट प्रशुल्क रिपोर्ट के पृष्ठ 15 पर दिया गया है।</p> <p>(पत्तन ने ट्रैक्टर ट्रेलरों की आवश्यकता 5 से 7 तक बढ़ा दी और तदनुसार ट्रैक्टर ट्रेलरों के लिए अनुमानित किराया प्रभार संशोधित किया गया है। पत्तन ने ब्रेक बल्क के लिए संशोधित बर्थ उपयोगिता 125.1 दिनों के आधार पर सभी उपस्करों के लिए किराया प्रभार भी संशोधित कर दिया है।</p>						
	(ख). सीएचपीटी ने कथित रूप से ऊपर वर्णित विभिन्न उपस्करों हेतु किराया प्रभार पर, सीएचपीटी के प्रचलित दरमान में प्रदत्त दरों के मुताबिक विचार किया है। इस संबंध में, सीएचपीटी निम्नलिखित बिन्दुओं पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें:	---						
	(i). क्या लाइसेंस एग्रीमेंट में एक यह शर्त भी डाली जाएगी कि बीओटी प्रचालक को सीएचपीटी से ही उपस्कर किराये पर लेना होगा? यदि नहीं तो, सीएचपीटी के मौजूदा दरों को अपनाने के पीछे के तर्क को सीएचपीटी बताए, विशिष्ट रूप से जब दरें उपस्कर की केवलमात्र (स्टैंड-एलोन) लागत पर प्राप्त नहीं की गई है बल्कि समग्र वित्तीय/ लागत स्थिति पर (दर) प्राप्त की गई हों।	बीओटी प्रचालक किसी भी स्रोत से उपस्कर किराये पर लाने के लिए स्वतंत्र है। यह सच है कि उपस्कर की केवलमात्र (स्टैंड-एलोन) लागत के आधार पर दरें प्राप्त नहीं की गई हैं। तथापि, बाजार में प्रचलित किराया दरों को आधार मानना उचित नहीं होगा क्योंकि ये किराया अवधि, उपयोगिता के प्रकार इत्यादि के आधार पर बदल भी सकती है। इसलिए, यह विचार किया गया था कि किराये प्रभारों की परिगणना के लिए सीएचपीटी के दरमान में उपलब्ध दरों पर विश्वास किया जाएगा।						
	(ii). सीएचपीटी, उसके द्वारा विचार की गई विभिन्न दरों के लिए सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की प्रासंगिक अनुसूचियों का संदर्भ प्रस्तुत करें।	<p>प्रासंगिक अनुसूचियाँ यहाँ नीचे प्रस्तुत की गई हैं:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>उपस्कर का प्रकार</th><th>दर ₹ में प्रति</th><th>दरमान में संदर्भ संख्या</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>मोबाइल क्रेन 75</td><td>15000</td><td>अध्याय VI संवर्ग II</td></tr> </tbody> </table>	उपस्कर का प्रकार	दर ₹ में प्रति	दरमान में संदर्भ संख्या	मोबाइल क्रेन 75	15000	अध्याय VI संवर्ग II
उपस्कर का प्रकार	दर ₹ में प्रति	दरमान में संदर्भ संख्या						
मोबाइल क्रेन 75	15000	अध्याय VI संवर्ग II						

		<table><tr><td>टन</td><td>पाली या उसका अंश</td><td>मद 6</td></tr><tr><td>एफएलटी 20 टन</td><td>14490 प्रति पाली</td><td>अध्याय III मान (स्केल) 10 मद 2</td></tr><tr><td>एफएलटी 10 टन</td><td>4368 प्रति पाली</td><td>अध्याय III मान 10 मद 2</td></tr><tr><td>ट्रैक्टर ट्रेलर्स 10 टन</td><td>2168 (1590 + 578)</td><td>अध्याय VI संवर्ग II मद 1 (क) और (ख)</td></tr></table>	टन	पाली या उसका अंश	मद 6	एफएलटी 20 टन	14490 प्रति पाली	अध्याय III मान (स्केल) 10 मद 2	एफएलटी 10 टन	4368 प्रति पाली	अध्याय III मान 10 मद 2	ट्रैक्टर ट्रेलर्स 10 टन	2168 (1590 + 578)	अध्याय VI संवर्ग II मद 1 (क) और (ख)
टन	पाली या उसका अंश	मद 6												
एफएलटी 20 टन	14490 प्रति पाली	अध्याय III मान (स्केल) 10 मद 2												
एफएलटी 10 टन	4368 प्रति पाली	अध्याय III मान 10 मद 2												
ट्रैक्टर ट्रेलर्स 10 टन	2168 (1590 + 578)	अध्याय VI संवर्ग II मद 1 (क) और (ख)												
	(iii). सीएचपीटी ने कहा है कि 20 टन क्षमता वाला ट्रैक्टर ट्रेलर का किराये के लिए 10 टन वाले ट्रैक्टर ट्रेलर हेतु सीएचपीटी के दरमान में प्रदत्त दर के दोगुने पर विचार किया गया है क्योंकि सीएचपीटी का दरमान 20 टन वाले ट्रैक्टर ट्रेलर के लिए दर प्रदत्त नहीं करता है। सीएचपीटी से यह पुष्टि करने के लिए अनुरोध किया जाता है कि ट्रैक्टर ट्रेलर की क्षमता के प्रत्यक्ष समानुपात में दरों में वृद्धि होगी। सलाह दी जाती है कि दस्तावेजीय साक्ष्य के समर्थन के साथ सीएचपीटी 20 टन ट्रैक्टर ट्रेलर हेतु किराया प्रभारों को प्रचलित बाजार दर के मुताबिक अद्यतन करें।	20 टन ट्रैक्टर ट्रेलर का प्रभार 10 टन ट्रैक्टर ट्रेलर की दर का दोगुना मानलिया गया है और जैसाकि इसके पहले बताया गया है, उस प्रकार के उपस्कर के लिए प्रभार फिलहाल उपलब्ध नहीं हैं और (वह प्रभार) किराये की अवधि और अन्य बहुत सारे कारकों पर निर्भर रहते हैं, जिन पर केवल बीओटी प्रचालक ही निर्णय ले सकता है।												
	(ग). सीएचपीटी ने प्रस्ताव की धारा 5.5.9. (उपस्कर किराया) में एचएमसी की क्षमता 100 टन बतायी गई है जबकि परिशिष्ट - 4 (ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों की प्रचालन लागत) में यह क्षमता 75 टन दर्शायी गई है। सीएचपीटी यह स्थिति पर स्पष्ट करे और यदि आवश्यक हो तो अनुमानित किराया प्रभार संशोधित करें।	धारा 5.5.9 में संशोधन किया गया है और प्रस्तावित एचएमसी केवल 75 टन क्षमता वाला ही है।												
(घ).	राजस्व आवश्यकता और प्रस्तावित प्रशुल्क:													
(i).	सीएचपीटी ने रो-रो पोत के जरिये प्रहस्तन हेतु ₹ 343.42 प्रति कार का प्रभार प्रस्तावित किया है। चूंकि रो-रो पोत के जरिये कार प्रहस्तन हेतु मौजूदा प्रशुल्क यथामूल्य आधारित है, सीएचपीटी से अनुरोध है कि, अनुमोदित दरमान के मुताबिक; पिछले तीन वर्षों के दौरान रो-रो पोत के जरिये कार प्रहस्तन से उसके द्वारा उपार्जित प्रति कार का औसत राजस्व प्रस्तुत करें।	सीएचपीटी के मौजूदा दरमान के मुताबिक रो-रो पोतों के जरिये यथामूल्य आधार पर कारों के प्रहस्तन हेतु औसत राजस्व और मेसर्स. हुंदई मोटर्स इंडिया लिमिटेड से किये गये एग्रीमेंट के मुताबिक परिमाण आधारित छूट प्रदान करने के बाद के प्रति कार का औसत राजस्व नीचे तालिका में दिया गया है: <table><tr><td>वर्ष</td><td>औसत राजस्व प्रति कार ₹</td><td>छूट के बाद ₹</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>1123.75</td><td>335.93</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>1013.84</td><td>344.57</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>1084.77</td><td>342.58</td></tr></table>	वर्ष	औसत राजस्व प्रति कार ₹	छूट के बाद ₹	2009-10	1123.75	335.93	2010-11	1013.84	344.57	2011-12	1084.77	342.58
वर्ष	औसत राजस्व प्रति कार ₹	छूट के बाद ₹												
2009-10	1123.75	335.93												
2010-11	1013.84	344.57												
2011-12	1084.77	342.58												
(ii).	सीएचपीटी ने कारों के तटीय प्रहस्तन के लिए रियायती दर के लिए प्रस्ताव नहीं किया है। सीएचपीटी पुष्टि करें कि कार प्रहस्तन का सम्पूर्ण अनुमानित परिमाण केवल विदेशगामी कार्गो ही है।	कार प्रहस्तन का अनुमानित सम्पूर्ण परिमाण केवल विदेशगामी कार्गो ही है।												
(iii).	सीएचपीटी ने बताया है कि कारों के अनुमानित परिमाण का 80%, 10% और 10% निःशुल्क अवधि के बाद क्रमशः 3 दिनों के लिए, 4 से 6 दिनों के लिए और 6 दिनों से आगे के लिए भंडारण आकर्षित करेगा और उसने पहले 3 दिनों के लिए (3 दिनों की निःशुल्क अवधि के बाद) ₹ 20.40 प्रति कार प्रतिदिन, अगले 3 दिनों के लिए ₹ 30.60 प्रतिदिन प्रति कार और 6 दिनों से	प्रशुल्क प्रस्ताव के परिशिष्ट 6 में ब्यौरे दिए गए हैं। (पत्तन ने स्पष्टीकरण दिया है कि इष्टतम क्षमता का केवल 5% निःशुल्क अवधि के बाद रुकेगा और इस 5% में से, निःशुल्क अवधि के बाद 1-3 दिनों के स्लैब में से 80% आएगा, आगे के दो स्लैब में से प्रत्येक में 10% आएगा। तथापि, पत्तन ने यह दिखाने के लिए कि												

	आगे के लिए ₹40.80 प्रतिदिन प्रति कार का भंडारण प्रभार प्रस्तावित किया है। सीएचपीटी, प्रस्तावित भंडारण प्रभारों प्राप्त करने से जुड़े विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	प्रस्तावित भंडारण प्रभारों से राजस्व आवश्यकता किस प्रकार पूरी की जाएगी, कोई परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है।
(iv).	सीएचपीटी ने बताया है कि अनुमानित कार परिमाण का केवल 5% ही विविध सेवाएं आकर्षित करेगा और इस प्रकार ₹ 70.09 प्रति कार का विविध प्रभार परिगणित किया है। सीएचपीटी यह विचार करने का आधार प्रस्तुत करे कि परिमाण के केवल 5% को ही विविध सेवाएं प्रदान की जाएंगी।	यह मान लिया गया है कि विविध प्रभार केवल कारों को साफ करवाने के लिए, अन्य छोटे छोटे मरम्मत कार्य पूरा करने इत्यादि के लिए होंगे। इस प्रकार की विविध गतिविधियां रोरों बर्थ के जरिये प्रहस्तन किए जाने वाले अधिकतम कार परिमाण के केवल 5% के लिए ही अपेक्षित की जा सकती हैं। इसलिए, परिमाण का 5% ही मान लिया गया है।
(v).	सीएचपीटी ने कथित रूप से क्रमशः 45:55 की कारों हिस्सेदारी के अनुपात में राजस्व आवश्यकता प्रभाजित करते हुए स्टील कारों और अन्य कारों के लिए विभेदीय प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित किये हैं। सीएचपीटी द्वारा अपनाई गई पद्धति के आधार पर और ₹ 404.40 लाख की राजस्व आवश्यकता पर गौर करते हुए, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दर ₹ 143.53 प्रतिटन और ₹ 150.55 प्रतिटन के मुकाबले स्टील कारों और अन्य कारों हेतु सम्मिश्रित प्रहस्तन दर ₹114.72 प्रतिटन (404.40 x 0.45 / 158634) और ₹183.55 प्रतिटन (404.40 x 0.55 / 121179) परिगणित होती है। ऐसा मालूम होता है कि प्रहस्तन दर के परिकलन हेतु सीएचपीटी ने स्टील कारों और अन्य कारों की इष्टतम क्षमता क्रमशः 125911 टन और 153891 टन पर विचार किया है जबकि सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत इष्टतम क्षमता परिकलन के मुताबिक वह (इष्टतम क्षमता) क्रमशः 158634 टन और 121179 टन परिकलित होती है। सीएचपीटी इस स्थिति की समीक्षा करें और इस संबंध में परिकलन प्रस्तुत करें।	जैसा अपेक्षित है, संशोधित परिकलन प्रशुल्क के परिशिष्ट-7 में प्रस्तुत किए गए हैं। (प्रशुल्क प्रस्ताव के परिशिष्ट 7 में ब्रेक बल्क कारों प्रहस्तन से संबंधित राजस्व आवश्यकता का विवरण दिया गया है और जैसा पत्तन द्वारा कहा गया है उसमें स्टील कारों और अन्य कारों के बीच राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन के लिए कोई परिकलन समाहित नहीं है।
(vi).	सीएचपीटी ने स्टील कारों और अन्य कारों, दोनों के तटीय कारों के लिए रियायत दर प्रस्तावित की है। स्टील और अन्य कारों की इष्टतम क्षमता में तटीय कारों की हिस्सेदारी और प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन में उसका राजस्व प्रभाव विस्तृत परिकलन के साथ प्रस्तुत किया जाए।	विस्तृत परिकलन प्रशुल्क प्रस्ताव के संलग्नक- 8 में दिए गए हैं। (प्रस्ताव के संलग्नक 8 में स्टील कारों और अन्य कारों की इष्टतम क्षमता में तटीय कारों की हिस्सेदारी के ब्योरे शामिल नहीं है। पत्तन ने तटीय कारों हेतु रियायत दर की गणना के लिए परिकलन भी प्रस्तुत नहीं किया है।)
(ड).	बर्थ किराया प्रभार:	
(i).	सीएचपीटी ने रोरों पोतों, स्टील कारों पोतों और अन्य कारों पोतों का औसत जीआरटी क्रमशः 50,885 टन, 12,000 टन और 8,200 टन पर विचार किया है और उसने बर्थ किराया परिकलन में, कथित रूप से पिछले डाटा के आधार पर कथित तीनों समूहों के पोतों का औसत पार्सल आकार क्रमशः 3000 टन, 5300 टन और 6600 टन माना है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है, प्रस्तावित रोरों बर्थ 60,000 डीडब्ल्यूटी के पोतों की आवश्यकता के लिए अभिकल्पित की गई है जो वर्तमान रोरों पोतों की अधिकतम डीडब्ल्यूटी 40,4000 से अधिक है। अतएव, सीएचपीटी विगत के वास्तविकों	रोरों पोतों के लिये और ब्रेक बल्क कारों के दो समूहों का औसत जीआरटी और औसत पार्सल परिमाण पिछले डाटा पर आधारित है। सामान्यतः, कार वाहकों का जीआरटी पर्यटन पोतों के डीडब्ल्यूटी से अधिक रहता है।

	के संदर्भ से और प्रस्तावित रोरों बर्थ की क्षमता पर गौर करते हुए, तीनों कार्गो समूहों के लिए उसके द्वारा विचार किये गये औसत जीआरटी और औसत पार्सल परिमाण का औचित्य साबित करे।	
(ii).	सीएचपीटी ने 200 कार प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर के आधार पर रोरों पोतों के बारे में 4,800 कार प्रतिदिन पोत दिन आऊटपुट पर विचार किया है। तथापि, सीएचपीटी ने कथित तौर पर कार्गो प्रचालन के पहले और बाद में आवश्यक अतिरिक्त समय पर गौर करते हुए, बर्थ क्षमता सुनिश्चित करने के लिए 136.9 कार प्रतिघंटा की सकल प्रहस्तन दर पर विचार किया है। अनुमानतः बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान प्रचालनों के पहले और बाद की अवधि सहित वास्तविक बर्थ उपयोगिता अवधि के लिए किया जाना है। इसलिए, बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन में 136.9 कार प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर पर विचार करना उचित होगा। सीएचपीटी उसके द्वारा बर्थ किराया परिकलन में विचार किये गये 4800 कार प्रतिदिन के पोत दिन आऊटपुट का संशोधन करें।	प्रशुल्क प्रस्ताव के संलग्नक - 10 में इस पर अमल किया गया है। (पत्तन ने प्रहस्तन हेतु आवश्यक बर्थ अवधि के संदर्भ से शिप दिन कामकाज का संशोधन 200 कार प्रतिघंटा से 136 कार प्रतिघंटा तक किया है।)
(iii).	2008 प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त 70% उपयोगिता मानदण्ड पर, एक वर्ष में बर्थ व्यस्तता 6132 घंटे ($0.7 \times 24 \times 365$) होनी चाहिए। तथापि, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत बर्थ किराया परिकलन के मुताबिक, बर्थ की व्यस्तता के कुल घंटे केवल 4362 घंटे ($2129.17 + 755.47 + 1477.36$) ही परिकलित होते हैं। सीएचपीटी इस स्थिति की समीक्षा करे और बर्थ किराया प्रभारों का परिकलन संशोधित करें।	प्रशुल्क प्रस्ताव के संलग्नक - 10 में इस पर अमल किया गया है। (संशोधित बर्थ किराया परिकलन में विचार किए गए कुल बर्थ व्यस्तता घंटे, 70% उपयोगिता पर 6132 घंटों के मुकाबले, 5223.62 घंटे ($3131.15 + 702.98 + 1384.49$) परिकलित होते हैं। यह अंतर बर्थ क्षमता की दृष्टतम क्षमता के परिकलन में 70% मानदण्ड को दोबार गिनने के कारण है जो एक प्रश्न के समुच्चय पत्तन द्वारा ठीक नहीं किया गया है।)
(iv).	पूँजीगत निकर्षण बीओटी प्रचालक की ज़िम्मेदारी है और पत्तन ने भी ₹ 660 लाख राशि का अनुमान लगाया है और इस पर बर्थ की कुल पूँजीगत लागत में विचार किया है और बर्थ किराया प्रभार बीओटी प्रचालक द्वारा वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित किए गए हैं। बर्थ किराये के परिकलन से जुड़े प्रशुल्क मार्गदर्शियों के मुताबिक, बर्थिंग गतिविधि के लिए प्रचालन लागत में, अन्य मदों के साथ साथ, बर्थ के समीप किये गये पूँजीगत निकर्षण की लागत का 1% भी शामिल है। तथापि, वर्तमान प्रकरण में, सीएचपीटी ने निकर्षण की पूँजीगत लागत का 1% प्रचालन लागत के अंतर्गत विचार नहीं किया है और बताया है कि बर्थ के समीप अनुरक्षण निकर्षण पत्तन की ज़िम्मेदारी होगी। इस संदर्भ में, सीएचपीटी अनुरक्षण निकर्षण की ज़िम्मेदारी अपनाने के कारण बताए और साथ ही स्पष्ट करे कि क्या वह इस संबंध में बीओटी प्रचालक पर कोई शुल्क लगाना चाहता है।	सीएचपीटी उन कंटेनर टर्मिनलों से जुड़ा अनुरक्षण निकर्षण कर रहा है जिसे प्रचालन बीओटी प्रचालक द्वारा किया जा रहा है। सीएचपीटी ने पीपीपी मोड के तहत प्रस्तावित मेमा कंटेनर टर्मिनल में भी पूँजीगत और अनुरक्षण निकर्षण करने का प्रस्ताव रखा है। इसलिए, प्रचालन लागत का परिकलन करते हुए, निकर्षण की पूँजीगत लागत के 1% पर विचार नहीं किया गया है। बीओटी प्रचालक पर कोई प्रभार लागू करने का प्रस्ताव नहीं है।
(v).	बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विचार किये गये मूल्यहास में पूँजीगत निकर्षण पर मूल्यहास सम्मिलित नहीं है जबकि बर्थिंग गतिविधि की पूँजीगत लागत में अनुमानित	प्रतिलाभ को लेखाबद्ध करने के लिए निकर्षण लागत को पूँजीगत लागत में शामिल किया गया है। चूंकि निकर्षण के लिए कोई जीवन-काल का मानदण्ड नहीं है, इसके

	पूँजीगत निकर्षण लागत शामिल है। सीएचपीटी इस स्थिति को स्पष्ट करे और इसकी समीक्षा करे।	लिए मूल्यहास के मूल्य पर विचार नहीं किया गया है। (अब तक प्राधिकरण द्वारा पारित अन्य सभी अप्रॉफ़्ट प्रशुल्क आदेशों में 30 वर्षों की लाईसेंस अवधि को ध्यान में रखते हुए, पूँजीगत निकर्षण पर 3.34% प्रतिवर्ष मूल्यहास पर विचार किया गया है)।
(vi).	सीएचपीटी द्वारा बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विचार की गई प्रचालन लागत में अन्य व्यय हेतु पूँजीगत लागत का 5% शामिल है जो मार्गदर्शियों के नियम के मुताबिक अनुमत नहीं है। सीएचपीटी इस मद को निकालते हुए प्रचालक लागत अनुमानन का संशोधन करे।	पत्तन ने अन्य व्यय की मद में 5% को निकालते हुए प्रचालन लागत का संशोधन किया है।
(vii).	सीएचपीटी ने तटीय पोतों के जीआरटी घंटे 6476129 तक विचार करते हुए, तटीय पोतों के लिए कुल जीआरटी का 5% मानते हुए, तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किया है। सीएचपीटी, विभिन्न कार्गो समूहों के लिए इष्टतम क्षमता में तटीय पोतों की हिस्सेदारी के आधार पर तटीय पोतों के जीआरटी घंटों की हिस्सेदारी का औचित्य साबित करे और इस संबंध में विस्तृत परिकलन प्रस्तुत करें।	परिकलन संशोधित किए गए हैं और प्रशुल्क प्रस्ताव के संलग्नक 10 में प्रस्तुत किए गए हैं। (पत्तन ने इष्टतम क्षमता में तटीय पोतों की हिस्सेदारी के आधार पर कुल जीआरटी घंटों के 5% पर तटीय पोतों के घंटों पर विचार किए जाने का आधार प्रस्तुत नहीं किया है।)
(च).	दरमान:	
(i).	चूँकि बर्थ के बेकार रहने के लिए बर्थ प्रभारों का गैर-भुगतान अनुसूची 2.2. तहत धारा 2.2. में एक सशर्तता के रूप में पहले से शामिल है, प्रस्तावित दरमान के 1.2. सामान्य शर्त एवं नियम की धारा (vi) पर प्रदत्त सशर्तता को दोहराए गए प्रावधान के रूप में देखा गया है। सीएचपीटी देहराए गए प्रावधान को निकाल दे।	धारा 1.2. (vi) निकाल दी गई है।
(ii).	1.2. सामान्य शर्त एवं नियम के अंतर्गत प्रस्तावित धारा (vii) एक नवीन नियम जैसा मालूम होता है। सीएचपीटी इसे शामिल करने की आवश्यकता बताए।	धारा 1.2 (vii) निकाल दी गई है।
(iii).	प्रस्तावित दरमान में बर्थ किराया प्रभारों को (लागू करने को) रोकने और पाइलट के गलत बुलावे से संबंधित शर्त, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य महापत्तनों में प्रदत्त मानक शर्तों से भिन्न / अलग दिखाई देती हैं। सीएचपीटी मानक प्रावधानों के आधार पर शर्तों को अद्यतन करें।	टीएएमपी के मार्च 2005 के मार्गदर्शियों की धारा 6.6.1., 6.6.2. और 6.6.3. के मुताबिक शर्तों को संशोधित किया गया है।
(iv).	अनुसूची 3.1.1. (कार प्रहस्तन) के नीचे नोट 2 के मुताबिक, सीएचपीटी ने कारों के साथ-साथ ट्रक इत्यादि जैसे अन्य किस्म के ऑटोमोबाइल वाहनों के लिए एक समान दर लागू करने के लिए प्रस्ताव किया है। ट्रक जैसे बड़े वाहनों के भंडारण के लिए आवश्यक क्षेत्र एक कार के भंडारण हेतु आवश्यक क्षेत्र से अपेक्षाकृत अधिक होगा। सीएचपीटी उसके द्वारा कारों के साथ साथ अन्य वाहनों के लिए प्रस्तावित समान दर का औचित्य बताए।	ट्रक जैसे अन्य किस्म के ऑटोमोबाइल वाहन, रोरो बर्थ के जरिये प्रहस्तित किए जाने वाले कार यातायात के कुल परिमाण की तुलना में बहुत कम परिमाण में होंगे। यह दर्शाने के लिए कि कारों के लिए परिकलित दर ही अन्य किस्म के वाहनों पर लागू की जाएगी, अन्य वाहनों पर प्रभार्य दरें दर्शाई गई हैं। प्रशुल्क को न्याय संगत बनाने के कारण, सभी ऑटोमोबाइल वाहनों के लिए समान दर प्रदत्त है।
(v).	कार और ब्रेक बल्क कार्गो का भंडारण प्रभारों को शासित करने वाली शर्तों में उस समय से संबंधित प्रावधान शामिल नहीं हैं जब से निःशुल्क अवधि की गिनती प्रारंभ की जाएगी और जिस समय से भंडारण	शर्त शामिल की गई है।

	प्रभार वसूल किए जाएंगे। सीएचपीटी इस संबंध में शर्त शामिल करे।	
(vi).	सीएचपीटी ने कार प्रहस्तन के लिए विविध प्रभार के रूप में ₹ 70.09 प्रति कार प्रस्तावित किया है, जो सम्मिश्रित प्रहस्तन प्रभार का लगभग 20% है। सीएचपीटी, प्रस्तावित दरमान में, इस शुल्क के लिए प्रदान की जाने वाली सेवाओं का उल्लेख करे।	पत्तन ने कहा है कि विविध प्रभार निम्नलिखित किसी एक सेवा के लिए लागू किए जाएंगे: (क). मलबा हटाना और साफाई करना (ख). पैकेजिंग में आई किसी त्रुटि को ठीक करना। (ग). अन्य कोई सादृश्य सेवा पत्तन ने संशोधित प्रस्तावित मसौदा दरमान में इस संबंध में एक प्रावधान शामिल किया है।
(vii).	सीएचपीटी ने अनुसूची 4.0 (अनुसूची 2 एवं 3 के लिए सामान्य नोट) में बताया है कि स्वयंचालित वृद्धि के लिए 1 जनवरी 2008 तक के थोक मूल्य सूचकांक के अनुसार प्रशुल्क की ऊपरी सीमा इंडेक्स की जाएगी। 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों के मुताबिक, अनुमानित पूंजी और प्रचालन लागत प्रचलित बाजार मूल्य दर्शाए और सूचकांक निर्धारण कार्य उस वर्ष की 1 जनवरी से जुड़ा होना चाहिए जिसमें प्रशुल्क की ऊपरी सीमाएं अनुमोदित की गई हों। तदनुसार, सीएचपीटी सूचकांक निर्धारण कार्य को 1 जनवरी 2012 से जोड़ने वाली धारा को संशोधित करें।	पत्तन ने शर्त में संशोधन किया है।

4.2 सीएचपीटी ने दिनांक 13 जुलाई 2012 के अपने पत्र के जरिए हमारे प्रश्नों के लिए अपने जवाबों के साथ-साथ, संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव और मसौदा दरमान भी प्रस्तुत किया है। पत्तन द्वारा अपने प्रशुल्क प्रस्ताव में किए गए मुख्य संशोधन नीचे संक्षेप में दिए गए हैं:

- (i). कार प्रहस्तन के लिए आवश्यक बर्थ दिन पहले विचार किए गए 129.6 दिनों से 130.4 दिन संशोधित किये गये हैं, जो कार प्रहस्तन दर को 136.9 कार प्रतिघंटा से 136 कार प्रतिघंटा तक संशोधित करने का कारण है। परिणाम स्वरूप, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध शेष बर्थ दिन 125.9 दिनों से 125.1 दिन संशोधित किये गये हैं।
- (ii). इस प्राधिकरण द्वारा पीपीटी, वीओसीपीटी, वीपीटी जैसे अन्य महापत्तनों पर एचएमसी हेतु किराया प्रभार निर्धारण में अपनाई गई प्रहस्तन दरों के अनुरूप, स्टील कार्गो और अन्य कार्गो की प्रहस्तन दरें क्रमशः 6000 टन प्रतिदिन और 3750 टन प्रतिदिन बढ़ती हुई संशोधित की गई है।
- (iii). ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता पहले विचार की गई 2,79,803 टन प्रति वर्ष बढ़ाकर से 3,93,320 संशोधित की गई है।
- (iv). ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन हेतु उपस्कर किराया प्रभार इसके पहले विचार किए गए उपस्कर किराया प्रभार ₹ 209.76 लाख प्रतिवर्ष से ₹ 240.93 लाख प्रतिवर्ष संशोधित किये गये हैं। जो ट्रेक्टर ट्रेलरों की संख्या में वृद्धि के कारण और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए बर्थ व्यस्तता दिनों में संशोधन के कारण हैं।
- (v). सम्मिश्रित प्रहस्तन प्रभार, भंडारण प्रभार और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार निम्नानुसार संशोधित किए गए हैं:
(क). सम्मिश्रित प्रहस्तन प्रभार

(दर प्रति टन ₹ में)

क्रं. सं.	कार्गो समूह	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक		दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित दरें	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	स्टील क्वाइल, स्लेब्स, बार्स,	144.53	86.72	112.26	67.36

	बिल्लेट्स, पाइप्स और अनुषंगी स्टील उत्पादन				
2.	अन्य (ग्रेनाइट, लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की लुगदी)	150.55	90.33	112.63	67.58

(ख). भंडारण प्रभार

भंडारण प्रभार	प्रभार प्रतिदिन प्रतिटन या उसके अंश के लिए ₹ में	
	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक	दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित
पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 7 दिन	5.0	3.80
निःशुल्क अवधि के बाद 8 से 14 दि	7.5	5.70
निःशुल्क अवधि के बाद 14 दिनों से आगे	10.0	7.60

(ग). विविध प्रभार

कार्गो	दर प्रति टन ₹ में	
	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक	दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित
सब प्रकार के कार्गो	8.03	6.11

- (vi). बर्थ किराया प्रभारों से राजस्व आवश्यकता पहले विचार की गई ₹ 1232.57 लाख से संशोधित कर ₹ 987.96 लाख प्रतिवर्ष कर दी गई है जो मुख्यतः पूंजीगत लागत के 5% पर पहले अनुमानित प्रचालन लागत में से अन्य खर्चों को निकाल देने के कारण है।

- (vii). संशोधित राजस्व आवश्यकता और संशोधित कुल जीआरटी घंटों के कारण, प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों को निम्नानुसार कम कर दिया गया है:

(दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा या उसके अंश के लिए ₹ में)

क्र. सं.	पोत	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक		दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित	
		विदेशी	तटीय	विदेशी	तटीय
1.	सभी पोत	0.9711	0.5826	0.5626	0.3376

- (viii). निःशुल्क अवधि की गिनती के आधार और कार प्रहस्तन हेतु विविध प्रभार वसूल करने पर उपलब्ध करवायी जाने वाली सेवाओं इत्यादि से जुड़ी शर्तों को प्रस्तावित मसौदा दरमान में शामिल किया गया है।

5. इस प्रकरण में दिनांक 27 जुलाई 2012 को एक संयुक्त सुनवाई चेन्नई पत्तन न्यास के परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, सीएचपीटी और सम्बद्ध उपयोगकर्ता / संगठन निकायों ने अपने-अपने पक्ष रखे हैं।

6.1. संयुक्त सुनवाई में लिये गये निर्णय के अनुसार, दिनांक 31 जुलाई 2012 के हमारे पत्र के माध्यम से कुछ मुद्दों के संदर्भ में कार्रवाई करने के लिए और संशोधित प्रस्ताव के साथ अपनी प्रतिक्रिया, यदि आवश्यक हो तो, 3 अगस्त 2012 तक भेज देने के लिए चेन्नई पत्तन न्यास से अनुरोध किया गया था। 6 अगस्त 2012 को एक बार याद दिलाने के बाद, सीएचपीटी ने दिनांक 9 अगस्त 2012 के अपने ई-मेल के माध्यम से जवाब दिया है। संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय और उसपर सीएचपीटी की प्रतिक्रिया नीचे संक्षेप में दिये गये हैं:

क्र. सं.	संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय	सीएचपीटी की प्रतिक्रिया
(i)	पत्तन द्वारा प्रस्तुत ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के परिकलन से मालूम होता है कि पत्तन ने 70% के स्केलिंग-डाउन (scaling down) घटक पर दो बार विचार किया है। सीएचपीटी इष्टतम	आवश्यक बदलाव किए गए गए हैं और तदनुसार प्रशुल्क प्रस्ताव संशोधित किया गया है।

	क्षमता परिकलन की जाँच फिर से करे और अन्य स्थानों पर भी परिणामस्वरूप आवश्यक बदलाव करें।	
(ii)	पत्तन भूमि के लीज किराया हेतु मौजूदा दरमान का संशोधन बहुत दिनों से अपेक्षित है। जैसाकि मंजूर किया गया है, सीएचपीटी इस परियोजना के लिए आबंटन की जाने वाली भूमि के बाजार मूल्य की निर्धारण प्रक्रिया प्रारंभ करे और प्रस्ताव को अद्यतन करे।	सीएचपीटी के संपूर्ण क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क के संशोधन के लिए एक व्यापक प्रस्ताव बहुत जल्दी टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा और इस संबंध में, उसके काम के लिए विभिन्न जानकारी एकत्र करने की प्रक्रिया चल रही है। प्रस्तावित रो-रो कार पार्क के लिए अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु वर्तमान प्रस्ताव, टीएएमपी द्वारा विधिवत अनुमोदित लाइसेंस शुल्क की मौजूदा दरों पर आधारित है। प्रस्तावित रो-रो-सह-बहुस्तरीय कार पार्क और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 24300 वर्ग मीटर की भूमि के, जिसमें विकसित और अविकसित क्षेत्र सम्मिलित हैं, लाइसेंस शुल्क के संशोधन हेतु प्रस्ताव इस समय प्रस्तुत नहीं किया जा रहा है और 27.07.2012 को आयोजित संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों पर आधारित संशोधित अप्रेंट प्रशुल्क प्रस्ताव अब प्रस्तुत किया जा रहा है। तथापि, जब सीएचपीटी के संपूर्ण क्षेत्र के लाइसेंस शुल्क के संशोधन के लिए व्यापक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा और उसे टीएएमपी द्वारा विधिवत अनुमोदित किया जाएगा, तब उपरोक्त परियोजना के लिए एक संशोधित प्रस्ताव टीएएमपी के विचारार्थ और अनुमोदन प्राप्त करने के लिए भेजा जाएगा और उसके बाद उसे सफल बोलीदाता से हस्ताक्षर किए जाने वाले कंसेशन एग्रीमेंट में शामिल किया जाएगा।
(iii)	सीएचपीटी से अनुरोध किया जाता है कि वह विभिन्न वस्तु (कार्गो) समूहों के बीच आबंटित 2200 वर्ग मीटर क्षेत्र के लीज किरायों पर फिर से एक नजर डाल लें क्योंकि बताया गया है कि कथित क्षेत्र पूर्णतः प्रस्तावित बहुस्तरीय कार पार्किंग द्वारा उपयोग किया जाना है।	प्रशुल्क प्रस्ताव के संलग्नक IV में, 2200 वर्ग मीटर के क्षेत्र पर कार पार्क के लिए अविकसित क्षेत्र के रूप में विचार किया गया है और वह जमीन विभिन्न वस्तु समूहों के लिए आबंटित नहीं की गई है।
(iv)	भावी बोलीदाताओं के प्रतिसाद से मालूम होता है कि कार वाहकों के लिए स्टीवेडोरिंग की व्यवस्था के साथ साथ मौजूदा कार्यालय भवन को कुछ लागत पर दिया जाएगा अथवा उसको टर्मिनल प्रचालक द्वारा ध्वस्त किया जाएगा इस बारे में स्पष्टता नहीं है। जैसाकि संयुक्त सुनवाई में मंजूर किया गया है, सीएचपीटी इन मुद्दों पर चर्चा करने के लिए तुरंत सभी संबंधित उपयोगकर्ताओं / भावी बोलीदाताओं की बैठक आयोजित करे और उसका प्रतिसाद प्रस्तुत करें।	टीएएमपी का निर्देशों के मुताबिक, 6.8.12 को उपयोगकर्ताओं / भावी बोलीदाताओं की बैठक आयोजित की गई थी। उपयोगकर्ताओं / भावी बोलीदाताओं के विचार और प्राप्त जानकारी के मुताबिक, बीओटी प्रचालनों में स्टीवेडोरिंग गतिविधि को शामिल कर दिया गया है और तदनुसार, अप्रेंट प्रशुल्क प्रस्ताव को उचित रूपसे संशोधित किया गया है। (पत्तन ने मौजूदा भवन के हस्तांतरण के बारे में अपना प्रतिसाद प्रस्तुत नहीं किया है।

6.2. संयुक्त सुनवाई में लिये गये निर्णय के अनुसार, सीएचपीटी ने दिनांक 9 अगस्त 2012 के अपने ई-मेल के जरिये संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया है। प्रशुल्क प्रस्ताव में पत्तन द्वारा किए गए संशोधन संक्षेप में नीचे दिए गए हैं:

- (i). 70% का मानदण्ड पर दो बार विचार किए जाने की त्रुटि ठीक करते हुए, ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता संशोधित की गई है। ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता पहले विचार की गई 3,93,320 टन को संशोधित करते हुए 5,61,886 टन प्रतिवर्ष तक विचार की गई है।

- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो हेतु 5000 वर्ग मीटर का भंडारण क्षेत्र पर, जो पिछले प्रस्तावों में 'विकसित क्षेत्र' के अंतर्गत विचार किया गया था, 'अविकसित क्षेत्र' संवर्ग के अंतर्गत विचार किया गया गई। तदनुसार, लीज किराया परिकलन संशोधित किया गया है।
- (iii). स्टीवेडोरिंग गतिविधि को बीओटी प्रचालनों के कार्यक्षेत्र में शामिल किया गया है। सीएचपीटी ने स्टीवेडोरिंग खर्चों की मद में कार लदान गतिविधि हेतु अन्य व्यय के अंतर्गत ₹ 1374.14 लाख की अनुमानित राशि पर विचार किया है। हमारे अनुरोध पर, सीएचपीटी ने दिनांक 10 अगस्त 2012 के अपने ई-मेल के जरिये अनुमान का ब्यौरा दिया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत विवरण नीचे दिया गया है:

क्र. सं.	व्यौरें	आदमियों की संख्या	मासिक वेतन (₹ में)	कुल लागत प्रति महीना (₹ लाखों में)
ए.	तैनात किए गए प्रचालन कर्मचारी और उनकी लागत *			
1.	सर्वोपरि प्रभारी	2	100000	2.00
2.	पर्यवेक्षक / सुपरवाइजर	5	50000	2.50
3.	पार्किंग पर्यवेक्षक	10	40000	4.00
4.	चालक (विशिष्ट)	30	40000	12.00
5.	चालक	75	20000	15.00
6.	लैशिंग मैन (कमी)	60	20000	12.00
7.	लैशिंग पर्यवेक्षक (कमी)	8	25000	2.00
8.	सिग्नल मैन (कमी)	30	20000	6.00
9.	कंट्री आइडेंटिफायर	6	30000	1.80
10.	चालक सहित शटल वेन	12	100000	12.00
	उप-योग	238		69.30
	कुल लागत प्रतिवर्ष			831.60
जोड़िए :	लीव रिजर्व 30%			249.48
	उप-योग			1081.08
जोड़िए :	अन्य व्यय @			207.90
	प्रधान योग			1288.98
बी.	कार साफ करना (औटसोर्स की गई)			
	ट्रक भरके पानी	4258 x 2000		85.16
	कुल लागत (ए + बी)			1374.14

* मासिक वेतन आकड़ों में सभी लागत हैं और इस प्रकार की सेवा के लिए बाजार मूल्यों पर आधारित है और इसलिए ये कंपनी की कुल लागत है।

@ अन्य व्यय, परिवहन उपलब्ध करवाना, भोजन और छोटी व्यय के लिए है।

- (iv). उपरोक्त संशोधनों को ध्यान में रखते हुए, कार प्रहस्तन और ब्रेक बल्क कार्गो के सम्मिश्रित प्रभार, भंडारण प्रभार और बर्थ किराया प्रभार निम्नानुसार संशोधित किए गए हैं:

(क). सम्मिश्रित प्रहस्तन प्रभार

(दर प्रति कार / टन ₹ में)

क्र. सं.	कार्गो समूह	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक		दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिए संशोधित		दिनांक 9 अगस्त 2012 के ई-मेल के मुताबिक	
		विदेश	तटीय	विदेश	तटीय	विदेश	तटीय
1.	कार	343.42	--	343.42	--	659.66	--
2.	ब्रेक बल्क कार्गो						
(क).	स्टील क्वाइल, स्लेब्स, बार्स, बिल्लेट्स,	144.53	86.72	112.26	67.36	76.47	45.88

	पाइप्स और अनुबन्गी स्टील उत्पादन						
(ग).	अन्य (प्रेनाइट, लकड़ी के लट्टे और लकड़ी की लुगदी)	150.55	90.33	112.63	67.58	76.72	46.03

(ख). भंडारण प्रभार:

भंडारण अवधि	प्रभार प्रतिदिन प्रति कार / टन अथवा उसके अंश के लिए ₹ में		
	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक	दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित	दिनांक 9 अगस्त 2012 के ई-मेल के जरिये संशोधित
कारें			
पहले 3 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 3 दिन	20.40	20.40	39.00
निःशुल्क अवधि के बाद 4 से 6 दिनों के लिए	30.60	30.60	58.50
निःशुल्क अवधि के बाद 6 दिनों से आगे	40.80	40.80	78.00
ब्रेक बल्क			
पहले 7 दिन	निःशुल्क	निःशुल्क	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 7 दिन	5.0	3.80	2.58
निःशुल्क अवधि बाद के 8 से 14 दिन के लिए	7.5	5.70	3.87
निःशुल्क अवधि बाद के 14 दिन से आगे	10.0	7.60	5.16

(ग). विविध प्रभार

कार्गो	दर प्रति कार / टन ₹ में		
	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक	दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के मुताबिक	दिनांक 9 अगस्त 2012 के ई-मेल के मुताबिक
कारें	70.09	70.09	134.62
ब्रेक बल्क कार्गो	8.03	6.11	4.16

(घ). बर्थ किराया प्रभार:

(दर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा या उसके अंश के लिए ₹ में)

क्रम सं.	पोत	दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक		दिनांक 22 मई 2012 के प्रस्ताव के मुताबिक		दिनांक 13 जुलाई 2012 के पत्र के जरिये संशोधित	
		विदेश	तटीय	विदेश	तटीय	विदेश	तटीय
1.	सर्व पोतें	0.9711	0.5826	0.5626	0.3376	0.5371	0.3223

(viii). कारों के लिए सम्मिश्रित प्रहस्तन प्रभार और विविध प्रभारों की वसूली पर प्रदान की जाने वाली सवाओं से संबंधित शर्तें प्रस्तावित मसौदा दरमान में स्टीवेडोरिंग गतिविधि को शामिल किए जाने का कारण संशोधित किया गया है।

7. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख में उपलब्ध है। इस संबंध में प्राप्त टिप्पणियों और संबंधित पक्षकारों की दलीलों को अलग से संबंधित पक्षकारों को भेजा जाएगा। यह विवरण हमारी वेब साइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

8

इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान संग्रहित सूचना की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:-

- (i) सीएचपीटी का प्रस्ताव, रो-रो सह- बहुउद्देशीय बर्थ पर रो-रोकैरीज और ब्रेक बल्क कार्गो, संयुक्त रूप से, के माध्यम से कारों के प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए है। 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में कार प्रहस्तन हेतु एक रो-रो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए मानक / मानदंड प्रदान नहीं किये गये हैं, किन्तु ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन करने वाले बहुउद्देशीय बर्थ के लिए मानक / मानदंड प्रदान नहीं किये गये हैं, किन्तु ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन करने वाले बहुउद्देशीय बर्थ के लिए मानक / मानदंड अवश्य हैं। सीएचपीटी का प्रस्ताव, कथित रूप से, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत निर्धारित करने हेतु, जहाँ कहीं प्रासंगिक हो, बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानकों एवं परिमाणों पर आधारित है।

सीएचपीटी ने अपना प्रस्ताव, कथित रूप से, विस्तृत संभाव्यता रिपोर्ट (डीपीआर) के आधार पर बनाया है। आगे बताया गया है कि सीएचपीटी ने सीएचपीटी पर प्राप्त पिछले डाटा पर भी विचार किया है और जहाँ कहीं डाटा नहीं मिला है, ऐसा बताया जाता है कि उसने तर्कसंगत परिकल्पनाएँ की हैं।

सीएचपीटी को यह स्पष्ट किया गया है कि इस समय निर्धारित किया गया अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्तावित सुविधा पर कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के संयुक्त रूप से प्रहस्तन हेतु रो रो सह-बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्क के लिए है। यदि प्रस्तावित सुविधा पर प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो प्रोफाइल में कोई बदलाव होता है तो बदलावों को (यदि कोई हो) समाहित करने के लिए प्रशुल्क की समीक्षा करनी पड़ेगी।

- (ii) सीएचपीटी द्वारा मूल प्रस्ताव मई 2012 में दाखिल किया गया था। हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते हुए, सीएचपीटी ने अपना संशोधित प्रस्ताव, दिनांक 13 जुलाई 2012 के अपने पत्र के तहत दाखिल किया है। संयुक्त सुनवाई के बाद, सीएचपीटी ने दिनांक 9 अगस्त 2012 के अपने ई-मेल के माध्यम से अपना और अधिक संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया। सीएचपीटी द्वारा 9 अगस्त 2012 को दाखिल किये गए संशोधित प्रस्ताव पर, इस प्रकरण पर कार्यवाही के दौरान (सीएचपीटी) द्वारा प्रस्तुत सूचनाओं / स्पष्टीकरणों के साथ, इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii) इष्टतम क्षमता

सीएचपीटी ने कार प्रहस्तन के लिए टर्मिनल की इष्टतम क्षमता का निर्धारण किया है और उपलब्ध बाकी बची बर्थ क्षमता को ध्यान में रखते हुए लोहे और स्टील कार्गो और ग्रेनाइट लकड़ी की लुगदी आदि जैसे ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता का अलग से निर्धारण कर लिया गया है। सीएचपीटी द्वारा टर्मिनल की निर्धारित इष्टतम क्षमता का निम्नलिखित पैराग्राफों में विश्लेषण किया गया है:-

कार प्रहस्तन

- (क) पत्तन ने पिछले तीन (3) वर्षों के दौरान सीएचपीटी स्थित प्रमुख मौजूद उपयोगकर्ताओं द्वारा अर्जित वास्तविक औसत उत्पादकता पर कथित रूप से आधारित इष्टतम बर्थ क्षमता के निर्धारण में 200 कार प्रतिघंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया गया है। सीएचपीटी ने 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र का अनुसरण करते हुए, 200 कार प्रति घंटा की प्रहस्तन दर के आधार पर, 70% उपयोगिता स्तर पर 12,26,400 कार प्रति वर्ष की इष्टतम बर्थ क्षमता परिगणित की है।

यद्यपि सीएचपीटी ने इष्टतम क्षमता परिकलन में 200 कार प्रति घंटा की प्रहस्तन दर पर विचार किया है, इसने कारों की प्रहस्तन इष्टतम क्षमता के लिए अपेक्षित बर्थ दिनों की संख्या प्राप्त करने के लिए 136 कार प्रति घंटा मात्र की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। प्रति घंटा कारों की संख्या का 200 से 136 पर नीचे आना उस स्थिति के कारण है कि बर्थ, प्रचालनों से पहले और उनके बाद अतिरिक्त समय तक थिरा (व्यस्त) रहता है। 136 कार प्रति घंटा की प्रहस्तन दर भी कथित रूप से पिछले तीन वर्षों के दौरान बर्थ पर वास्तविक निष्पादनता आंकड़ों के औसत पर आधारित है। प्रस्ताव में कारों के प्रहस्तन के लिए दो अलग-अलग उत्पादकता मानकों पर विचार करने का कारण अभी तक बताया नहीं गया है। इसके अलावा, इष्टतम बर्थ क्षमता गणना में विचार की गई 200 कारों की प्रहस्तन दर

बनावटी लगती है और इसका प्रशुल्क प्रस्ताव पर कोई प्रभाव नहीं है क्योंकि पत्तन ने बर्थ क्षमता आवश्यकता के अनुमानन के लिए 136 कार प्रति घंटा की दर ही अपनायी है। किसी भी हालत में, 2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार इस प्राधिकरण से इष्टतम बर्थ क्षमता के परिकलन के लिए "शिप डे आउट पुट" पर विचार करने की अपेक्षा की जाती है। वर्तमान मामले में, पत्तन द्वारा सूचित किया गया औसत शिप डे आउट पुट 3264 कारें प्रति दिन पाया गया है (136 कारें प्रति घंटा की दर से)। उपरोक्त को देखते हुए, सीएचपीटी द्वारा कार प्रहस्तन के लिए परिगणित इष्टतम बर्थ क्षमता 3264 कार प्रति दिन की औसत शिप डे आउट पुट के आधार पर सुधारी गई है जो सीएचपीटी द्वारा निर्धारित 1226400 कारें प्रति वर्ष की तुलना में 8,33,952 कारें प्रति दिन परिगणित होती है। किसी भी स्थिति में, इस सुधार का कार प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, क्योंकि कारों के लिए पार्किंग यार्ड क्षमता उसको सीमित करेगी, जैसा आने वाले पैराग्राफों से स्पष्ट हो जाएगा।

- (ख) पत्तन ने कंटेनर टर्मिनल की यार्ड क्षमता के निर्धारण के लिए अपक्रंट मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र अपनाते हुए कारों के लिए पार्किंग यार्ड क्षमता निर्धारित की है। पत्तन ने बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड (एमएलसीपीवाई) के निर्माण के लिए 10,300 वर्ग मीटर क्षेत्र सुनिश्चित किया है। 6 मंजिलों के साथ एमएलसीपीवाई का कुल क्षेत्रफल 61800 वर्ग मीटर परिगणित होता है। रैम्प, एलिवेटर्स (लिफ्ट) आदि के लिए 20% मार्जिन छोड़कर कारों के भंडारण के लिए उपयोगी क्षेत्रफल 49440 वर्ग मीटर परिगणित होता है। 49440 वर्ग मीटर के क्षेत्रफल और प्रतिकार के लिए अपेक्षित 10 वर्ग मीटर औसत भंडारण क्षेत्र पर विचार करते हुए एमएलसीपीवाई की भंडारण क्षमता 5000 कार परिगणित होती है। सीएचपीटी द्वारा एमएलसीपीवाई की भंडारण क्षमता 5000 कार स्लॉट पर विचार किये जाने पर भरोसा किया गया है।

सीएचपीटी ने प्रतिकार स्लॉट के लिए एक कार की स्टैक ऊँचाई पर विचार किया है और 3 दिन के औसत समय पर विचार करते हुए और मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र को अपनाते हुए 70% उपयोगिता पर, इसने एमएलसीपीवाई की इष्टतम क्षमता 425833 कार प्रति वर्ष निर्धारित की है। यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन द्वारा दी गई सूचना के अनुसार वर्तमान औसत पड़ाव समय लगभग 4 दिन है और सड़क संपर्क परियोजनाओं के पूरा होने पर उसके सुधारने की उम्मीद है। इस स्थिति को स्वीकार करते हुए, इष्टतम यार्ड क्षमता के अनुमानन में सीएचपीटी द्वारा 3 दिन के औसत पड़ाव समय पर विचार किया गया है। सीएचपीटी द्वारा, 70% उपयोगिता पर निर्धारित 425833 कार प्रति वर्ष की इष्टतम यार्ड क्षमता पर भरोसा किया जाता है।

- (ग) सीएचपीटी ने कारों के प्रहस्तन के लिए 4,25,833 कार प्रति वर्ष की इष्टतम क्षमता पर विचार किया है जो इष्टतम बर्थ और यार्ड क्षमताओं में कम स्तर की हैं। व्हे क्षमता (12,26,400 कार प्रति वर्ष) और यार्ड क्षमता (4,25,833 कार प्रति वर्ष) के बीच बहुत अधिक अंतर को देखते हुए और डीपीआर में प्रतिबिम्बित यातायात संभावना को ध्यान में रखते हुए सीएचपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह एमएलसीपीवाई की क्षमता में सुधार करे। यद्यपि, एमएलसीपीवाई की भंडारण क्षमता सुधारने के संदर्भ से पत्तन ने बिंदुवार उत्तर नहीं दिया है, इसने स्पष्ट किया है कि बर्थ की अप्रयुक्त क्षमता का उपयोग करने हेतु प्रस्ताव में अधिक ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तित करने की परिकल्पना की गई है। इसके अलावा, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि पार्किंग सुविधा की क्षमता को पोतों के पार्सल आकार को ध्यान में रखकर फाइनल किया जाता है। कारों के निर्यातकों में से एक मेसर्स ह्यूंदई ने इस संबंध में पत्तन के प्रस्ताव का समर्थन किया है। चूंकि समग्र रूप से सीएचपीटी का प्रस्ताव के परिणामस्वरूप बर्थ क्षमता का उपयोग कम नहीं होगा और इस स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि ब्रेक बल्क कार्गो के लिए यातायात का विश्लेषण भी बढ़ता हुआ रुझान दर्शाता है, रो-रो पोतों के जरिये कारों के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित सुविधा की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कार प्रति वर्ष पर विचार किया गया है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा निर्धारित किया गया है।

ब्रेक बल्क कार्गो

- (क) जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी का प्रस्ताव, कारों के प्रहस्तन के बाद बर्थ की शेष बची क्षमता का, जो पार्किंग यार्ड क्षमता द्वारा सीमित कर दी गई है, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के उपयोग, करने

के लिए है। 3264 कार प्रति दिन की शिफ्ट आउट पुट के आधार पर पत्तन ने 4,25,833 कारों की इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिए अपेक्षित बर्थ दिवसों का परिकलन 130.4 दिन (425833/3264) किया है। अतएव, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता शेष बचे 125.1 दिन परिगणित की गई है (अर्थात् 70% उपयोगिता पर 255.5 दिन ऋण (-) कार प्रहस्तन के लिए 130.4 दिन)। पूर्णताकारी (राउंडिंग ऑफ) समायोजन की नजर से, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपलब्ध शेष बचे बर्थ दिवस सीएचपीटी द्वारा विचार किये गए 125.1 दिवसों की तुलना में 125.04 ही आते हैं।

- (ख) सीएचपीटी के प्रस्ताव में, प्रस्तावित रो रो - सह-बहुउद्देशीय बर्थ में दो आरम्भ के ब्रेक बल्क कार्गो के, यथा, लोहा एवं स्टील कार्गो और दूसरा, ग्रेनाइट, लकड़ी के लट्टों और लकड़ी की लुगदी वाले कार्गो के प्रहस्तन की परिकल्पना है। आरम्भ में, सीएचपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो का इष्टतम क्षमता 2,79,803 टन वार्षिक आंकी थी। बाद में, हमारे कहने पर पत्तन ने ब्रेक बल्क कार्गो के लिए इष्टतम क्षमता दो बार ऊपर की ओर संशोधित की है, पहली बार, जुलाई 2012 में 3,93,320 टन प्रति वर्ष और उसके बाद, दूसरी बार अगस्त 2012 में 5,61,886 टन प्रति वर्ष।
- (ग) अगस्त 2012 के संशोधित प्रस्ताव में, सीएचपीटी ने लोहा और स्टील कार्गो तथा अन्य कार्गो लाने वाले पोतों की संख्या का बंटवारा क्रमशः 33% और 67% में किया है। यह विभाजन कथित रूप से पिछले 3 वर्षों के दौरान पत्तन पर प्राप्त किये गए वास्तविक कार्गो विभाजन पर आधारित है। इष्टतम क्षमता परिगणन में पत्तन द्वारा विचार किए गए कार्गो समूहों के प्रतिशतता विभाजन पर विश्वास किया गया है।
- (घ) सीएचपीटी ने आरम्भ में, अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रदत्त प्रहस्तन मानदंडों को अपनाते हुए लोहे और स्टील कार्गो के लिए 4000 टन प्रतिदिन और अन्य कार्गो के लिए 2500 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर पर विचार किया है। बाद में, हमारे कहने पर सीएचपीटी ने प्रहस्तन मानकों को स्टील कार्गो के लिए 6000 टन प्रति दिन और अन्य कार्गो के लिए 3750 टन प्रति दिन की दर तक संशोधित किया है। यह पारादीप पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास, विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास और न्यू मैंगलोर पत्तन न्यास जैसे अन्य पत्तन न्यासों में 100 टन मानक क्षमता वाली एचएमसी की तैनाती के लिए किराया प्रभार निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा विचार किये गए सुधरे हुए प्रहस्तन मानकों के अनुरूप है।
- (ङ.) ऊपर पैराग्राफों (ग) और (घ) में चर्चित प्रहस्तन मानकों और कार्गो बंटवारी की प्रतिशतता के आधार पर सीएचपीटी ने मार्गदर्शियों में प्रदत्त सूत्र का अनुपालन करते हुए 125.1 दिनों के लिए 5,61,886 टन वार्षिक पर इष्टतम क्षमता परिगणित की है। पूर्णताकारी (राउंडिंग ऑफ) समायोजन को देखते हुए ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन की इष्टतम क्षमता सीएचपीटी द्वारा विचार की गई 5,61,886 टनों की तुलना में 5,62,664 टन प्रति वर्ष परिगणित होती है।
- (च) बहु उद्देशीय बर्थ के अपक्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों को यार्ड क्षमता के निर्धारण की आवश्यकता नहीं है और इसलिए टर्मिनल की क्षमता व्हे साइड के लिए निर्धारित क्षमता के बराबर है।
- (छ) तदनुसार, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित रो रो सह-बहुउद्देशीय बर्थ की इष्टतम क्षमता 5,62,664 टन प्रति वर्ष मानी गई है।
- (ज) संक्षेप में, प्रस्तावित रो रो सह बहु उद्देशीय बर्थ सुख्या की इष्टतम क्षमता 4,25,833 कार वार्षिक और 5,62,664 टन ब्रेक बल्क कार्गो प्रति वर्ष परिगणित होती है।

(iv) पूंजी लागत

सीएचपीटी ने कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित रो रो -सह-बहुउद्देशीय बर्थ और बहुस्तरीय कार पार्किंग सुविधा के लिए रु. 105.01 करोड़ की कुल पूंजी लागत का अनुमान लगाया है। जिसमें से रु. 48.53 करोड़ पर बर्थिंग गतिविधि की मद में विचार किया गया है, रु. 49.55 करोड़ कार प्रहस्तन गतिविधि की मद में और रु. 6.93 करोड़ ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि की मद में विचार किया गया है।

(क) बर्थिंग गतिविधि

- (i) अप फ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिए 2008 के मार्गदर्शियों के अनुसार बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूंजीगत लागत में बर्थ के निर्माण की लागत और यदि बर्थ के साथ-साथ कोई निकर्षण करना पड़ा तो उस निकर्षण की लागत शामिल होगी।
- (ii) सीएचपीटी द्वारा बर्थ किराया सेवा के लिए अनुमानित की गई कुल पूंजीगत लागत रु. 48.53 करोड़ में रु. 39.62 करोड़ बर्थ के निर्माण की लागत का 75%, रु. 6.60 करोड़ पूंजीगत निकर्षण की मद में और अन्य लागत, जो पूंजीगत लागत की कथित दो मदों के 5% पर अनुमानित है, रु. 2.31 करोड़ शामिल है।

सीएचपीटी द्वारा अनुमानित बर्थ-निर्माण की कुल लागत रु. 52.82 करोड़ का एक कच्चे सिविल लागत अनुमान से समर्थन किया गया है। यह अनुमान डीपीआर में लगा है। जब अनुमान में विचार की गई यूनिट दरों की दस्तावेजी साक्ष्यों के साथ पुष्टि करने की मांग की गई तो पत्तन ने बताया है कि निर्माण कार्यों (सिविल वर्क्स) के लिए अनुमान सीपीडब्ल्यूडी और तमिलनाडु पीडब्ल्यूडी दरों के आधार पर तैयार किये गए हैं। पत्तन द्वारा बताई गई स्थिति पर विश्वास किया गया है। पीएसए चेन्नई इन्वैस्टमेंट्स प्राइ.लि. द्वारा पूछे गए एक प्रश्न के उत्तर में सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि इसके अनुमानों में सभी कर और ड्यूटियाँ, जो लागू हों, शामिल हैं।

निकर्षण की मात्रा का अनुमान 2,20,000 घन मीटर यूनिट और यूनिट दर रु. 300/- प्रति घन मीटर के हिसाब में लेते हुए सीएचपीटी ने पूंजीगत निकर्षण लागत का अनुमान रु. 6.60 करोड़ लगाया है। सीएचपीटी द्वारा विचार की गई अनुमानित निकर्षण मात्रा, 10% घट-बढ़ के साथ डीपीआर में दर्शायी गयी मात्रा पर आधारित की जाने वाली देखी गई है।

अक्टूबर 2009 के संबंध में लागत अनुमानों के समर्थन में पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य रु. 205/- प्रति घन मीटर की यूनिट दर + सेवा कर और रु. 60 लाख + सेवा कर साजो समान जुटाने / लौटाने के प्रभार के रूप में दर्शाता है। तदनुसार 12.36% सेवा कर समेत 2,20,000 घन मीटर निकर्षण की अनुमानित लागत-पत्तन द्वारा विचार किये गए रु. 660.00 लाख के अनुमान की तुलना में रु. 574.16 लाख परिगणित होती है। पत्तन ने इसके द्वारा विचार किया गया अनुमान लगभग 15% अधिक दिखाने का कोई कारण नहीं बताया है। यह सोचते हुए कि पत्तन द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजी साक्ष्य दो वर्ष से भी अधिक पुराने है और पत्तन द्वारा पुष्ट की गई इस स्थिति पर भी आधारित है कि इसके अनुमान प्रचलित बाजार दरें दर्शाते हैं रु. 6.60 करोड़ की अनुमानित पूंजीगत निकर्षण लागत को लेखा में शामिल किया जाता है (पर विश्वास किया जाता है।)

सीएचपीटी ने बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत अन्य लागत की मद में पूंजीगत लागत के 5% पर विचार किया है, यद्यपि 2008 के मार्गदर्शियों में, बर्थिंग सेवा के अंतर्गत अन्य लागत पर विचार करने के लिए कोई विशिष्ट प्रावधान नहीं है। सीएचपीटी ने स्पष्ट किया है कि उसने इस संबंध में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों को अपनाते हुए जो पूंजीगत लागत के 5% पर अन्य लागत पर विचार करने का प्रावधान प्रदान करते हैं, आईडीसी और अन्य एसपीवी लागत की मद में अन्य लागत का अनुमान किया है।

यद्यपि, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी प्रहस्तन गतिविधि के मामले में कुल अनुमानित सिविल लागत के 5% की दर से विविध पूंजीगत लागत अनुमानित करने का अनुबंध करते हैं, किन्तु ये मार्गदर्शी बर्थिंग सेवा के अंतर्गत विविध पूंजीगत लागत के अनुमान के लिए विशेष रूप से कोई प्रावधान नहीं करते। यह ध्यान देने योग्य है कि विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी), वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) स्थित कोयला टर्मिनल,

मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी), कोलकाता पत्तन न्यास (केओपीटी) स्थित बहुउद्देशीय और मशीनीकृत बर्थों की विभिन्न परियोजनाओं के लिए निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क के मामले में इस प्राधिकरण ने, बर्थिंग सेवा के अंतर्गत आकस्मिकताओं की पूर्ति के लिए 5% की दर से विविध पूंजीगत लागत पर विचार किया है। ऊपर वर्णित मामलों में बरकरार रखी गई स्थिति को देखते हुए बर्थ की सिविल लागत के 5% पर, बर्थिंग गतिविधि के अंतर्गत विविध पूंजी लागत को लेखा में शामिल किया जाता है, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तावित है।

सीएचपीटी ने, मेगा कंटेनर टर्मिनल प्रोजेक्ट में कथित रूप से इसके द्वारा अपनाए गए तौर तरीकों का अनुसरण करते हुए, बर्थ के निर्माण की लागत के 75% पर बर्थिंग सेवाओं के अंतर्गत और शेष बचे 25% पर कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के अंतर्गत विचार किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मेगा कंटेनर टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण से संबंधित सीएचपीटी के प्रस्ताव को निपटाते हुए इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 3 मार्च 2010 के आदेश में बर्थ निर्माण लागत के बर्थिंग सेवाओं और कंटेनर प्रहस्तन सेवाओं के बीच 75:25 के अनुपात में आबंटन पर विचार किया गया था, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया था, क्योंकि बर्थ की क्षैतिज सतह कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के लिए प्रासंगिक रहेगी। उन्हीं तौर तरीकों का अनुसरण करते हुए कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिए बर्थ लागत के 25% के आबंटन पर इस मामले में भी विचार किया जाता है, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित है।

उपरोक्त को देखते हुए, बर्थिंग सेवा के लिए पूंजीगत लागत पर रु. 48.53 करोड़ पर विचार किया गया है, जैसा द्वारा अनुमान लगाया गया है।

(ख) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि

(i) सिविल निर्माण लागत:

सीएचपीटी ने कुल सिविल निर्माण लागत रु. 53.19 करोड़ अनुमानित की है जिसमें से 25% अर्थात् रु. 13.20 करोड़ कार्गो प्रहस्तन सेवा को प्रभाजित है और शेष रु. 39.99 करोड़ एमएलसीपीवाई के निर्माण की मद में अनुमानित किया गया है।

बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए 2008 के मार्गदर्शियों में प्रदत्त सिविल कार्यों की मानदंडीय सूची में बर्थ कवच (बर्थ एप्रेन) और पहुँच मार्ग की लागत भंडारण यार्ड, पारगमन शैड्स, सड़कें, रेल मार्ग, भवन, जल-आपूर्ति आदि शामिल हैं। रो-रो टर्मिनल के लिए विशिष्ट मानदंडों के अभाव में और यह मानते हुए कि एमएलसीपीवाई, बहुउद्देशीय बर्थ में एक भंडारण यार्ड के समतुल्य है, सीएचपीटी द्वारा सिविल लागत अनुमान के अंतर्गत विचार किया गया एमएलसीपीवाई का निर्माण प्रासंगिक जान पड़ता है।

बर्थ लागत के मामले के अनुसार, एमएलसीपीवाई के निर्माण के लिए सीएचपीटी द्वारा विचार किया गया रु. 39.99 करोड़ के अनुमान को डीपीआर में लगे हुए कच्चे सिविल लागत अनुमान का समर्थन है जो कथित रूप से सीपीडब्ल्यूडी और तामिलनाडु पीडब्ल्यूडी दरों पर आधारित है। बर्थ निर्माण लागत मामले में अपनाए गए तौर तरीके का अनुसरण करते हुए पत्तन द्वारा बतायी गयी स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

प्रस्तावित स्थल पर वर्तमान कार्यालय भवन को सौंपने और ऐसे भवन का मूल्य और उसके गिराने की लागत डीपीआर में निहित एमएलसीपीवाई के लिए बीओक्यू में शामिल करने हेतु सीएचपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ से सीएचपीटी ने संयुक्त सुनवाई में निवेदन किया कि वर्तमान भवन को मजबूत करने के बाद बीओटी प्रचालक द्वारा प्रोजेक्ट में उपयोग किया जा सकता था। किन्तु, इसने इस स्थिति को प्रतिबिम्बित करने के लिए एमएलसीपीवाई के लागत अनुमानों को संशोधित नहीं किया है। मजबूत करने की अनुमानित लागत और

एमएलसीपीवाई की निर्माण लागत में तदनुसार कमी जैसे आवश्यक ब्यौरे के अभाव में, एमएलसीपीवाई के निर्माण की मद में सीएचपीटी द्वारा सूचित किये गए अनुमान पर, बिना किसी परिवर्तन विश्वास किया जाता है।

सीएचपीटी ने, इस आग्रह पर कि भूमि पहले से ही विकसित है, और बीओटी प्रचालक से इसके विकास पर निवेश करने की अपेक्षा नहीं की जाती है, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 5000 वर्ग मीटर के भंडारण यार्ड के विकास की मद में पूंजी लागत का अनुमान नहीं किया। किन्तु 9 अगस्त 2012 के अपने संशोधित प्रस्ताव में सीएचपीटी ने लाइसेंस शुल्क के परिकलन के लिए विकसित भूमि के तहत इस क्षेत्र के इसके पिछले वर्गीकरण को बदलते हुए सीएचपीटी ने 5000 वर्ग मीटर के इस क्षेत्र पर अविकसित भूमि की श्रेणी के तहत विचार किया है। भूमि के वर्गीकरण में परिवर्तन के लिए कारण सीएचपीटी द्वारा अभी तक बताया नहीं गया है। भंडारण क्षेत्र के विकास की लागत यदि कोई हो तो, वह सिविल लागत के अनुमान में समाविष्ट नहीं की गई है। यद्यपि इस बिन्दु पर स्पष्टता का अभाव है, सीएचपीटी द्वारा सूचित की गई स्थिति कि बीओटी प्रचालक से भंडारण क्षेत्र के विकास पर निवेश करने की अपेक्षा नहीं है, विश्वास किया जाता है।

सीएचपीटी ने मार्गदर्शियों में वर्णित सिविल लागत की अन्य मदों की मद में पूंजीगत लागत का अनुमान शायद इसलिए नहीं किया है क्योंकि परियोजना की विशिष्ट स्थितियों को ऐसी सुविधाओं की आवश्यकता ही न पड़े।

(ii)

उपकरण लागत

2008 के अपफ्रेंट मार्गदर्शी बहुउद्देशीय बर्थ के लिए उपकरणों / उपकरणों की एक मानदंडीय सूची दर्शाता है जिसमें ग्रैब / हुक अटैचमेंटों के साथ 20-20 टन क्षमता की लेवल लफिंग व्हार्फ क्रेनें तीन (समतल करने वाली तीन पोतघाट क्रेनें), फोर्कलिफ्ट ट्रक (एफएलटी) 6, 10-10 टन क्षमता के 3 तीन अदद पे लोडर्स और पावर प्रकाश व्यवस्था और संचार व्यवस्था शामिल हैं।

सीएचपीटी द्वारा मैकेनिकल और इलेक्ट्रिकल उपकरणों की लागत रु. 60.00 लाख अनुमानित की गई है जो एलिवेटर्स और 250 क्वीए डीजी सेट की लागत दर्शाती है। यह अनुमान, डीपीआर में निहित बीओक्यू के अनुसार, सिविल लागत के अंतर्गत विचार किये गए एमएलसीपीवाई की पूंजीगत लागत अनुमान का अंश बनता है। किन्तु, पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर कि इन मदों को केवल मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल परिसंपत्तियों के रूप में ही देखा जा सकता है, एलिवेटर्स और डीजी सेट की मद में रु. 60.00 लाख का पूंजीगत लागत अनुमान पर मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल उपकरण के अंतर्गत विचार किया गया है।

सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजीगत लागत अनुमान ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपकरण प्रदान करने की लागत सम्मिलित नहीं करता है। विकल्प के रूप में, पत्तन ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए आवश्यक उपकरणों की तैनाती कथित रूप से इस आधार पर किराये पर करने की परिकल्पना करता है कि उपकरणों की आवश्यकता वर्ष के केवल एक भाग के लिए ही है। यह मानते हुए कि ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए बर्थ का उपयोग वर्ष में मात्र 125 दिनों के लिए ही प्रस्तावित है, इस बर्थ पर केवल ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपकरणों के अपने बड़े का प्रवाधान ऐसे उपकरण पर निवेश के अपेक्षा से कम उपयोग के रूप में सामने आ सकता है। इसलिए, किराये के उपकरणों की तैनाती के लिए पत्तन द्वारा अपनाया गया तौर तरीका / नजरिया न्यायोचित जान पड़ता है।

संयोगवशा, सीएचपीटी ने उपकरणों के बेड़े के किराया प्रभार पर ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रचालन लागत अनुमानों के अंतर्गत विचार किया है। इस पर बाद के पैराग्राफ में चर्चा की गई है।

- (iii) सिविल एवं उपकरण लागत के 5% पर सीएचपीटी द्वारा अनुमानित विविध पूंजीगत लागत मार्गदर्शियों में प्रावधानों के अनुसार है और इसलिए, उस पर विचार किया गया है।
- (iv) सीएचपीटी ने एलिक्ट्रॉन्स और डीजी सेट की लागत समेत एमएलसीपीवाई के निर्माण हेतु अनुमानित पूंजी लागत पर इस आधार प्रस्ताव (प्रिमाइस) पर कि केवल कारों ही एमएलसीपीवाई सुविधा का लाभ ले सकेंगी, कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत विचार किया है। सीएचपीटी ने साझा पूंजी लागत अर्थात् बर्थ निर्माण लागत का 25% (रु. 13.20 करोड़) कार प्रहस्तन गतिविधि और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के बीच 50:50 के अनुपात में प्रभाजित किया है। यह कथित रूप से विभिन्न कार्गो समूहों के बर्थ पर बने रहने के दिनों की संख्या के आधार पर है जो अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण में विभिन्न कार्गो समूहों के बीच साझा लागत के प्रभाजन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अपनाए गए नजरिये के अनुरूप पाया गया है। तथापि, सीएचपीटी द्वारा विचार किया गया प्रभाजन का अनुपात, कार प्रहस्तन गतिविधि 130.46 दिन) और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (125.04 दिन) के लिए बर्थ दिवसों की समायोजित अनुमानित हिस्सेदारी 51:49 के अनुपात में परिगणित होती है।
- (v) पिछले पैराग्राफ में स्पष्ट की गई स्थिति को देखते हुए कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत कुल पूंजीगत लागत, पत्तन द्वारा विचार की गई रु. 49.55 करोड़ की राशि की तुलना में थोड़ी-सी अधिक अर्थात् रु. 49.69 करोड़ विचार की गई है। दूसरी ओर, ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत कुल पूंजी लागत, पत्तन द्वारा विचार की गई रु. 6.93 करोड़ की तुलना में कुछ कम रु. 6.79 करोड़ विचार की गई है।
- (ग) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजी लागत अनुमान डीपीआर में निहित अनुमानों पर आधारित हैं जो कथित रूप से जून 2011 की प्रचलित बाजार दरों को प्रतिबिम्बित करती है। वर्तमान बाजार भाव को प्रतिबिम्बित करने हेतु अनुमानों को अद्यतन करने के लिए अनुरोध के बावजूद, सीएचपीटी ने इस आधार पर अनुमानों को अद्यतन नहीं किया है कि लागत अनुमान स्थायी वित्त समिति (एसएफसी) को भेजे जा चुके हैं और पहले से ही जम चुके हैं। तथापि, पूंजी लागत अनुमानों को अद्यतन करने हेतु कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा पूछे गए प्रश्नों का उत्तर देते हुए पत्तन ने बताया कि अनुमान जून 2011 में प्रचलित दरों में 10% वृद्धि के आधार पर तैयार किये गए थे और हो सकता है, जून 2011 और जुलाई 2012 के बीच अधिक अंतर न हो। पत्तन द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर और यह विचार करते हुए कि मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि पूंजीगत लागतों पर पत्तन न्यास के अनुमानों के अनुसार विचार किया जाए, सिविल कार्यों और उपकरणों के लिए पूंजीगत लागत अनुमानों पर वैसे ही विचार किया गया है जैसे सीएचपीटी द्वारा अनुमानित किया गया है।
- (घ) निष्कर्ष रूप में, सीएचपीटी द्वारा अनुमानित कुल पूंजीगत लागत रु. 105.01 करोड़ पर कार प्रहस्तन और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधियों के बीच साझा पूंजी लागत के प्रभाजन में न्यूनाधिक समायोजन की शर्त पर, बिना किसी फेरबदल विचार किया जाता है।
- (v) इस प्राधिकरण ने वर्ष 2012-13 के दौरान निर्णित किये जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों के लिए 16% पर आरओसीई अंगीकार किया है जिस पर इस परियोजना के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क सीमाएं परिगणित करने हेतु विचार किया गया है।

(vi) प्रचालन लागत

जैसाकि पहले बताया गया है, रो-रो टर्मिनल के लिए अलग मानदंडों के अभाव में सीएचपीटी ने कथित रूप से, प्रचालन लागतों के अनुमानन में बहुउद्देशीय बर्थ के लिए मानदंड अपनाए हैं। सीएचपीटी के प्रचालन लागत अनुमानों पर निम्नलिखित पैराग्राफों में चर्चा की गई है:-

(क) विद्युत एवं ईंधन लागत

- (i) विद्युत एवं ईंधन लागत के अनुमानन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंड कार्गो प्रचालनों के लिए तैनात किये जाने के लिए परिकल्पित प्रहस्तन उपकरणों के हवाले से हैं। इस मामले में बताया गई स्थिति यह है कि कार प्रहस्तन गतिविधि में किसी प्रहस्तन उपकरण को तैनात करने की आवश्यकता नहीं है और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के विषय में उपकरण/उपस्कर किराये पर लेकर तैनात करने का प्रस्ताव है। इस प्रकार, सीएचपीटी के प्रचालन लागत अनुमानन में न तो करों के लिए और न ही ब्रेक बल्क कार्गो के कार्गो प्रहस्तन के लिए विद्युत एवं ईंधन की लागत शामिल है। अतएव, सीएचपीटी द्वारा प्रचालन लागत अनुमानों के अंतर्गत अनुमानित विद्युत लागत केवल क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए आवश्यक विद्युत आवश्यकता को प्रतिबिम्बित करती है। सीएचपीटी द्वारा बताया गई स्थिति पर विचार करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन प्रचालनों में कोई विद्युत एवं ईंधन लागत संलिप्त नहीं है और यह बात ध्यान में रखते हुए कि क्षेत्र को प्रकाशित करना किसी भी सुविधा के लिए एक जरूरी आवश्यकता है। केवल क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत की लागत का अनुमान लगाने में सीएचपीटी द्वारा अपनाये गए नजरिये पर विचार किया गया है।
- (ii) सीएचपीटी ने क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत लागत के अनुमानन में बर्थ क्षेत्रफल (9000 वर्ग मीटर), एमएलसीपीवाई क्षेत्रफल (61800 वर्ग मीटर) और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए भंडारण क्षेत्र (5000 वर्ग मीटर) कुल मिलाकर 75,800 वर्ग मीटर पर विचार किया है।
- (iii) क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिए विद्युत की आवश्यकता, 2008 के मार्गदर्शियों में लीक्विड बल्क टर्मिनल के लिए प्रदत्त मानदंडों के आधार पर 24 यूनिट प्रति वर्ग मीटर प्रति वर्ष की दर पर अनुमानित की गई है। चूंकि, विद्युत लागत के अनुमानन हेतु बहुउद्देशीय बर्थ के लिए प्रदत्त मानदंड क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के संदर्भ से नहीं है, एक लीक्विड बल्क टर्मिनल के लिए प्रदत्त मानदंड अपनाने में, जहाँ बिजली की आवश्यकता केवल क्षेत्र को प्रकाशित करने के लिए होती है, सीएचपीटी द्वारा अपनाए गए दृष्टिकोण पर विश्वास किया जाता है।
- (iv) विद्युत लागत के अनुमानन में सीएचपीटी ने रु. 8.00 प्रति किलो वाट आवर की यूनिट दर पर विचार किया है जिसके समर्थन में मई 2012 माह के बिजली बिल की एक प्रति संलग्न की गई है।
- (v) उपरोक्त को ध्यान में रखते हुए सीएचपीटी द्वारा क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था की मद में रु. 145.54 लाख वार्षिक पर अनुमानित विद्युत लागत पर विचार किया जाता है।

- (ख) सीएचपीटी ने सिविल परिसंपत्तियों (के मूल्य) के 1% पर और मैकेनिकल एवं इलेक्ट्रिकल उपकरणों के 5% पर मरम्मत एवं अनुरक्षण का, अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 1% पर बीमा का और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5% पर अन्य खर्चों का अनुमानन किया है जो मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार पाया गया है।

- (ग) सीएचपीटी ने बर्थ समेत सिविल परिसंपत्तियों पर 3.34% की दर से और मैकेनिकल परिसंपत्तियों पर 10.34% की दर से मूल्यहास का परिकलन किया है जो कंपनी अधिनियम के अनुसार है और मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुरूप है, जिस पर विचार किया गया है।
- (घ) सीएचपीटी ने 9000 वर्ग मीटर बर्थ क्षेत्र, 10,300 वर्ग मीटर कार पार्किंग क्षेत्र और 5000 वर्ग मीटर ब्रेक बल्क कार्गो के भंडारण क्षेत्र, कुल मिलाकर 24,300 वर्ग मीटर के लिए लाइसेंस शुल्क की गणना की है। सीएचपीटी ने, बीओटी प्रचालक द्वारा देय लाइसेंस शुल्क के अनुमानन के प्रयोजन से आर्बिट्रि की जाने वाली भूमि को "विकसित भूमि" और "अविकसित भूमि" में वर्गीकृत किया है। 9000 वर्गमीटर के बर्थ क्षेत्र को "अविकसित" श्रेणी के अंतर्गत माना गया है। 10,300 वर्गमीटर के कार पार्किंग क्षेत्र में से 8100 वर्गमी. को "विकसित" श्रेणी के तहत और शेष 2200 वर्गमीटर बर्थ के साथ वाला जो कथित रूप से जल वाला क्षेत्र है, "अविकसित" श्रेणी में गिना गया है। ब्रेक बल्क कार्गो के भंडारण के लिये आर्बिट्रि किये जाने के लिये प्रस्तावित क्षेत्र, जैसाकि पहले बताया गया है, 9 अगस्त 2012 के संशोधित प्रस्ताव में अविकसित भूमि की श्रेणी में माना गया है। ऐसा इसका "विकसित भूमि" श्रेणी के तहत पिछला वर्गीकरण बदलते हुए किया गया है। सीएचपीटी द्वारा इसके 9 अगस्त 2012 के संशोधित प्रस्ताव में अविकसित भूमि की श्रेणी में माना गया है। ऐसा इसका "विकसित भूमि" और "अविकसित भूमि" के अंतर्गत वर्गीकरण पर विश्वास किया जाता है। संक्षेप में, कुल 24300 वर्गमीटर के क्षेत्र में से 8100 वर्गमीटर के क्षेत्र को लाइसेंस शुल्क अनुमानन के लिये "विकसित भूमि" के तहत माना गया है और 16,200 वर्गमीटर क्षेत्र को "अविकसित भूमि" की श्रेणी के तहत माना गया है।

अपफ्रंट प्रशुल्क के लिये मार्गदर्शियों में व्यवस्था की गई है कि पत्तन भूमि के लिये लाइसेंस शुल्क विभिन्न महापत्तन न्यासों के दरमान में प्रदत्त दरों के आधार पर अनुमानित किये जाने हैं। पत्तन ने 8100 वर्गमीटर विकसित भूमि का लाइसेंस शुल्क रु.45.42 प्रति वर्गमी. मासिक की दर पर और 16200 वर्गमीटर अविकसित क्षेत्र का लाइसेंस शुल्क रु.23.90 प्रति वर्गमीटर मासिक की दर पर अनुमानित किया है जो लागू होने वाले वृद्धिकारी घटक को हिसाब में लेने के बाद प्रचलित दरमान में प्रदत्त दरों पर आधारित हैं।

जैसाकि संदर्भित प्रकरण से संबंधित तथ्यात्मक स्थिति में उल्लेख किया गया है, पट्टेदारी किरायों के संशोधन हेतु नया प्रस्ताव दाखिल करने के लिये इस प्राधिकरण द्वारा सीएचपीटी को बहुत पहले 2010 में दिये गये निदेश के बावजूद पत्तन द्वारा पट्टेदारी किरायों के संशोधन के लिये अपना प्रस्ताव अभी दाखिल किया जाना है। इस समय भी पत्तन ने सूचित किया है कि पट्टेदारी किरायों के संशोधन हेतु व्यापक प्रस्ताव दाखिल करने के विषय में विभिन्न सूचनाएं इकट्ठी करने का कार्य जारी है। यह ध्यान देने योग्य है कि पट्टेदारी किरायों के संशोधन से विचाराधीन परियोजना / प्रकल्प के लिये निर्धारित किये जाने वाले अपफ्रंट प्रशुल्क पर प्रभाव पड़ेगा। भूमि के बाजार मूल्य के संदर्भ से पट्टेदारी किरायों को अद्यतन करने हेतु पत्तन को एक अवसर दिये जाने के बावजूद, सीएचपीटी ने इस बारे में कुछ भी नहीं किया है और केवल इतना ही बताया है कि सीएचपीटी के लिये लाइसेंस शुल्क के संशोधन के बाद रोरो-सह-बहुउद्देशीय बर्थ प्रकल्प के लिये संशोधित प्रस्ताव इस प्राधिकरण को अनुमोदन के लिये अग्रेषित किया जाएगा और उसके बाद उसे, सफल बोली दाता के साथ किये जाने वाले रियायती करार में शामिल किया जाएगा। जहां पत्तन प्रचालक से संशोधित लाइसेंस शुल्क वसूल कर सकेगा, यह स्पष्ट नहीं है कि अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं में, बाद की अवस्था में संशोधित लाइसेंस शुल्क को कैसे फैक्टर किया जा सकता है जबकि प्रकल्प के लिये अब निर्धारित अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाओं के आधार पर बोली समाप्त हो चुकी है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत अद्यतन व्यौरों के अभाव में, लाइसेंस शुल्क के अनुमान पर, जैसा पत्तन द्वारा बताया गया है, विश्वास किया जाता है।

- (ङ) जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी का प्रस्ताव, ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये किरायों के आधार पर उपकरण तैनात करने का है। सीएचपीटी ने 75 टन क्षमता की एक एचएमसी, 20 टन क्षमता और 10 टन क्षमता के एक-एक एफएलटी और 7 अदद ट्रैक्टरों और ट्रैलरों के किराया प्रभार का अनुमान लगाया है। मार्गदर्शियों में बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिये प्रदत्त उपकरणों / उपस्करों के बड़े में, जैसाकि पिछले पैराग्राफ में उल्लेख किया गया है, ट्रैक्टर और ट्रैलर्स शामिल नहीं हैं। किन्तु, सीएचपीटी द्वारा बतायी गयी स्थिति को ध्यान में रखते हुए कि ब्रेक बल्क कार्गो के भंडारण के लिये

आर्बिट्रिज किये जाने के लिये प्रस्तावित क्षेत्र बर्ध 2 कि.मी. के अंतर पर स्थित है, उपस्करों के बड़े में ट्रैक्टरों और ट्रैलरों को शामिल किया जाना न्यायोचित जान पड़ता है। कार्गो के परिवहन के लिये अपेक्षित ट्रैक्टरों एवं ट्रैलरों की संख्या पर, जो सीएचपीटी द्वारा अनुमानित की गई है, विश्वास किया जाता है। इसके अलावा, 2008 के मार्गदर्शियों की धारा 3.2 इस प्राधिकरण को, पत्तन द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर और मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों पर प्रभाव डालने वाली पत्तन की विशिष्ट स्थितियों को देखते हुए, मानदंडों में आवश्यक समायोजन (फेरबदल) करने का लचीलापन प्रदान करती है। ऊपर बतायी गई स्थिति के आधार पर, उपस्कर किराया प्रभार के अनुमानन के लिये सीएचपीटी द्वारा विचार किये गए उपस्करों के बड़े को स्वीकार किया जाता है।

सीएचपीटी ने, ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के प्रहस्तन के लिये आवश्यक 125.1 बर्ध दिवसों के लिये इसके वर्तमान दरमान में इन उपस्करों के लिये प्रदत्त दरों के आधार पर एचएमसी, एफएलटी, ट्रैक्टरों और ट्रैलरों के लिये किराया प्रभारों का अनुमान लगाया है। संयुक्त सुनवाई में सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट की गई स्थिति के आधार पर कि उपस्करों के लिये इसके दरमान में प्रदत्त किराया प्रभार बाजार दरों से मुकाबला करने वाली तथा समतुल्य हैं, सीएचपीटी के वर्तमान दरमान में प्रदत्त दरों के आधार पर अनुमानित उपकरण किराया प्रभारों को स्वीकार किया जाता है। यह स्वीकृति ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये आवश्यक बर्ध दिवसों की संख्या के थोड़े बहुत समायोजन (फेरबदल) के अधीन है।

- (च) सीएचपीटी के मूल प्रस्ताव और पहले संशोधित प्रस्ताव में, बीओटी प्रचालक की गुजांश के अंतर्गत कार प्रहस्तन के लिये स्टीवेडोरिंग प्रचालनों को शामिल नहीं किया गया था। कुछ बोलीदाताओं और उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर, सीएचपीटी ने अपने 9 अगस्त 2012 के संशोधित प्रस्ताव में स्टीवेडोरिंग गतिविधि को बीओटी प्रचालक की गुजांश के तहत शामिल किया है।

सीएचपीटी ने स्टीवेडोरिंग खर्चों का रु.1374.14 लाख प्रतिवर्ष का अनुमान लगाया है जिसमें से रु.1288.98 लाख मानव शक्ति की लागत और रु.85.16 लाख कार धुलाई की मद में शामिल है। स्टीवेडोरिंग का यह व्यय, मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार पूंजी लागत के 5% पर अनुमानित अन्य व्ययों के अतिरिक्त लागत की एक अलग मद के रूप में अन्य व्यय के अंतर्गत शामिल किया गया है। मार्गदर्शियों में प्रदत्त पूंजीगत लागत के 5% का मानदंड का वेतनादि तथा उपरिव्यय की मद में है। इसके अलावा, स्टीवेडोरिंग खर्चों को किसी भी वस्तु समूह के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारण हेतु प्रदत्त मानदंडों में प्रचालन लागत के एक अलग मद के रूप में प्रदान नहीं किया गया है। किन्तु, रोरो टर्मिनल के मामले में पोतलदान / उतराई प्रचालनों के लिये कोई उपस्कर इस्तेमाल नहीं किया गया है और इसलिये मानवशक्ति लगाने की मद में स्टीवेडोरिंग खर्चों को छोड़कर कुल प्रचालन लागत सीएचपीटी द्वारा लगभग रु.7 करोड़ प्रतिवर्ष अनुमानित की गई है, अकेले स्टीवेडोरिंग खर्च ही रु. 13.74 करोड़ अनुमानित किये गये हैं जो अन्य प्रचालन व्ययों का लगभग 200% हैं। उपरोक्त को देखते हुए, रोरो पोतों के जरिये कार प्रहस्तन के मामले में स्टीवेडोरिंग खर्चों पर अलग से विचार करना न्याय संगत ही जान पड़ता है। अतएव, सीएचपीटी द्वारा स्टीवेडोरिंग खर्चों को एक अलग मद समझने में सीएचपीटी द्वारा अपनाया गया नजरिया स्वीकार किया जाता है।

सीएचपीटी द्वारा रु.1288.98 तक अनुमानित मानवशक्ति संबंधी लागत प्रचालनों के लिये आवश्यक मानवशक्ति की विभिन्न श्रेणियों, उनकी संख्या और उनको देय मासिक वेतन के आधार पर परिगणित है। यह स्वीकार / मान्य करते हुए कि सीएचपीटी ने विगत वर्षों में रोरो पोतों के जरिए पर्याप्त संख्या में कारों को प्रहस्तित किया है और यह मानते हुए कि सीएचपीटी द्वारा विचार की गई अनुमानित मानव शक्ति लागत पिछले अनुभव पर आधारित है, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत मानवशक्ति लागत के अनुमान पर विश्वास किया जाता है।

तथापि, इस बात को भी ध्यान में रखना होगा कि सीएचपीटी ने मानवशक्ति लागत का अनुमान पूरे वर्ष के लिये किया है। किन्तु इस बात को भी मानना होगा कि इस मामले में कार प्रहस्तन गतिविधि के लिये बर्ध का उपयोग वर्ष में मात्र 130 दिन ही किया जाएगा। यद्यपि, कारों का 130 दिन के लिये प्रहस्तन अनवरत (निर्बाध) तो नहीं ही होगा, एक प्रचालक के लिये पूरे वर्ष भर मानव शक्ति को नियुक्त करना

और केवल तभी खर्च वहन करना जब उनकी सेवाएं लगभग आधा वर्ष प्रभावी / लाभप्रद ढंग से इस्तेमाल की जा सकें कोई व्यावसायिक समझदारी नहीं होगी।

इस विषय में एक समझदारी पूर्ण नजरिया यह होगा कि जहां तक संभव हो वहां तक मानव शक्ति की आवश्यकता को बाहर से पूरा किया जाए (आउटसोर्स) अथवा मानव शक्ति के बेकार वाले समय के दौरान उसका किसी अन्य व्यावसायिक कार्य में उपयोग किया जाए। यहां यह ध्यान देने योग्य है कि पत्तन ने इस स्थिति को ब्रेक बल्क कार्गो के लिये उपस्कर तैनाती के संबंध में मान्य किया है, जहां उसने अपेक्षित उपस्कर खरीदने की बजाय किराये पर लेने का प्रस्ताव किया है। किसी भी हालत में, 2008 के अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शी इस प्राधिकरण की सुविधा की इष्टतम क्षमता के लिये प्रासंगिक पूंजीगत लागत और प्रचालनीय लागत के आधार पर अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने का आदेश देती है। इस प्रकरण में, यद्यपि कार प्रहस्तन के लिये इस विश्लेषण में मानी गई संशोधित इष्टतम बर्थ क्षमता 8,33,952 कार वार्षिक है, अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण के लिये विचार की गई इष्टतम क्षमता यार्ड क्षमता की सीमाबंदी के कारण 4,25,833 कार प्रतिवर्ष पर सीमित की गई है। यदि केवल कारों का ही प्रहस्तन किया जाता है तो इष्टतम बर्थ क्षमता 833952 कार और वार्षिक अनुमानित मानवशक्ति लागत रु.1288.98 लाख के आधार पर स्टीवेडोरिंग गतिविधि की मद में मानदंडीय आधार पर यूनिट मानवशक्ति लागत रु.155/-प्रतिकार परिगणित होती है। तदनुसार, 4,25,833 कारों की इष्टतम क्षमता प्राप्त करने हेतु कुल मानव शक्ति लागत रु.658.18 लाख आती है। उपरोक्त को देखते हुए कार प्रहस्तन के लिये स्टीवेडोरिंग गतिविधि के लिये अनुमानित मानवशक्ति लागत सीएचपीटी द्वारा मानी गई रु.1288.98 लाख वार्षिक की तुलना में रु.658.18 लाख वार्षिक मानी जाती है।

सीएचपीटी ने कारों को धोने के लिये 4258 ट्रक भर पानी की मात्रा और रु.2000/- प्रति ट्रक भर पानी की इकाई लागत पर विचार करते हुए पानी खरीदने के लिये रु.85.16 लाख लागत का अनुमान लगाया है। यह मानते हुए कि सीएचपीटी ने पिछले वर्षों के दौरान रो-रो पोटों के जरिये पर्याप्त / भरपूर संख्या में कारों का प्रहस्तन किया है, इस संबंध में सीएचपीटी के अनुमान पर विश्वास किया जाता है।

स्टीवेडोरिंग खर्चों की मद में माने गए परिवर्तित अनुमान, सीएचपीटी द्वारा अनुमानित रु.1374.14 लाख की तुलना में रु.743.34 लाख परिगणित होते हैं।

(छ) उपरोक्त परिवर्तनों के अधीन कार्गो प्रहस्तन सेवाओं के लिये कुल अनुमानित प्रचालन लागत, सीएचपीटी द्वारा अनुमानित रु.2430.20 लाख की तुलना में रु.1799.32 लाख परिगणित होती है।

(ज) सीएचपीटी ने अलग-अलग कार्गो समूहों यथा, कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के साथ जोड़े जाने योग्य अनुमानित प्रचालन लागतों पर विभिन्न कार्गो समूहों के अंतर्गत विचार किया है। इसने बर्थ क्षेत्र की प्रकाश व्यवस्था के लिये विद्युत लागत और बर्थ क्षेत्र के लिये लाइसेंस शुल्क जैसी साझा प्रचालन लागत को कार प्रहस्तन गतिविधि और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के बीच, विभिन्न कार्गो समूहों द्वारा बर्थ पर बने रहने के दिनों की संख्या के बंटवारे के आधार पर प्रभाजित किया है। साझा पूंजीगत लागत के प्रभाजन में किये गए समायोजन के अनुसरण में, सीएचपीटी द्वारा किये गए साझा प्रचालन लागतों के प्रभाजन को भी कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के बीच क्रमशः 51:49 के अनुपात में समायोजित किया गया है।

सीएचपीटी ने बताया है कि एमएलसीपीवाई आंशिक रूप से वर्तमान भूमि पर और आंशिक रूप से, प्रचालक द्वारा निर्माण किये जाने वाले खंभों की संरचना पर स्थापित किया जाएगा। यह मानते हुए कि खंभों की संरचना के तहत आने वाला क्षेत्र, बर्थ क्षेत्र का ही अंश हो, पत्तन से अनुरोध किया गया था कि वह 2200 वर्गमीटर क्षेत्र भूमि से लगता हुआ जल क्षेत्र है और इस पर कार प्रहस्तन गतिविधि के अंतर्गत ही विचार किया गया है।

(झ) मार्गदर्शी अपेक्षा करते हैं कि बर्थिंग सेवा के लिये प्रचालन लागत बर्थ लागत के 1% पर अनुमानित की जाए।

सीएचपीटी ने, बर्थिंग सेवा के लिये वार्षिक राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाते हुए, अनुस्मरण की मद में 1% के प्रदत्त मानदंड के अलावा बर्थ के निर्माण से संबंधित पूंजी लागत के 1% पर बीमा और 3.34% पर मूल्यहास पर विचार किया है।

हालांकि, मार्गदर्शी प्रचालन लागत, बर्थ लागत के 1% तक सीमित करते हैं, परिसंपत्तियां पर्याप्त बीमा सुरक्षा की मांग करती हैं और इस तथ्य से भी इंकार नहीं किया जा सकता कि टूट-फूट के कारण परिसंपत्तियों का मूल्य घटता चला जाएगा। विभिन्न पत्तनों में कोयला लौह अयस्क और बहुउद्देशीय कार्यों बर्थ टर्मिनलों के लिये अप्रकृत बर्थ किराया निर्धारित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा इस स्थिति को मान्य किया गया था और बर्थिंग सेवा से वार्षिक राजस्व आवश्यकता का आकलन करने के लिये बीमा लागत और मूल्यहास (लागत) पर भी विचार किया गया था।

ऊपर वर्णित स्थिति को देखते हुए, बर्थ किराया सेवा से राजस्व आवश्यकता के निर्धारण के लिये प्रचालन लागत का अनुमान लगाते समय इस प्रकरण में भी पूंजीगत लागत के 1% पर बीमा और 3.34% पर मूल्यहास के घटक पर विचार किया गया है।

सीएचपीटी ने बर्थ के साथ-साथ अनुस्मरण-निकर्षण की जिम्मेदारी भी हाथ में ली है और तदनुसार, इसके द्वारा अनुमानित 1% अनुस्मरण लागत में पूंजीगत निकर्षण की अनुमानित लागत शामिल नहीं है। सीएचपीटी द्वारा बतायी गयी स्थिति पर विश्वास किया जाता है।

सीएचपीटी ने यह कहते हुए कि पूंजीगत निकर्षण की कोई आयु मानदंड / मानदंडीय आयु (जीवन) नहीं होता है, पूंजीगत निकर्षण की अनुमानित लागत पर कोई मूल्यहास परिगणित नहीं किया है। परिसंपत्ति का उपयोग किया जाएगा और इसलिये इसके मूल्यहास पर विचार किया जाना चाहिए। इसके अलावा अन्य महापत्तन न्यासों पर पीपीपी प्रकल्पों के लिये अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करते समय बर्थ लागत के एक भाग के रूप में पूंजीगत निकर्षण लागत पर और 3.34% वार्षिक की दर से मूल्यहास पर 30 वर्ष की प्रकल्प आयु के आधार पर विचार किया गया है। तदनुसार, इस मामले में भी पूंजीगत निकर्षण पर 3.34% वार्षिक की दर से मूल्यहास माना गया है।

उपरोक्त परिवर्तनों के अधीन, बर्थिंग गतिविधि के अधीन मानी गई कुल प्रचालन लागत, सीएचपीटी द्वारा माने गए रु.211.55 लाख के अनुमान की तुलना में रु.233.60 लाख मानी गई है।

- (vii) अप्रकृत प्रशुल्क निर्धारित करने के लिये सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणियां उपरोक्त विश्लेषणों के अनुरूप परिवर्तित की गई हैं। बर्थ किराये की परिगणना के साथ विवरणी की एक प्रति संलग्नक-1 के रूप में संलग्न है। सामान्य चलन के अनुसार राजस्व आवश्यकता दो गतिविधियों, यथा, कार्गो प्रहस्तन सेवा और बर्थ किराया सेवा के लिये अलग-अलग अनुमानित किया जाएगा। कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से राजस्व आवश्यकता को कार्गोवार अप्रकृत प्रशुल्क सीमाओं के निर्धारण के लिये, विभिन्न कार्गो समूहों के कार्गो कार्यकारी दिवसों की हिस्सेदारी के आधार पर विभिन्न कार्गो समूहों में प्रभाजित किया जाएगा। इस प्रकरण में, पूंजीगत लागत और प्रचालन लागत की कुछ मदें (अलग-अलग) या तो कार प्रहस्तन गतिविधि के लिये या ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिये ही प्रासंगिक हैं। जहां एमएलसीपीवाई के निर्माण के लिये अनुमानित पूंजी लागत और स्टीवेडोरिंग गतिविधि के लिये अनुमानित प्रचालन लागत केवल कार प्रहस्तन के लिये प्रासंगिक हैं वहीं अनुमानित उपस्कर किराया प्रभार केवल ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिये ही उपयुक्त हैं। इसलिये, कार प्रहस्तन सेवाओं तथा ब्रेक बल्क कार्गो सेवाओं सेवाओं के लिये राजस्व आवश्यकता का अनुमान अलग से लगाया गया है। कार प्रहस्तन सेवाओं, ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन सेवाओं और बर्थ किराया सेवाओं के लिये अनुमानित राजस्व आवश्यकता और अप्रकृत प्रशुल्क सीमाओं के निर्धारण पर नीचे चर्चा की गई है :

(क) कार प्रहस्तन गतिविधियां

- (i) विवरणी के अनुसार कार प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता रु.2239.62 लाख परिगणित होती है जो नियोजित पूंजी पर प्रतिलाल रु.795.05 लाख और परिवर्तित प्रचालन लागत रु.1445.56 लाख का जोड़ है।
- (ii) बहुउद्देशीय बर्थ के लिये मार्गदर्शियों में निर्दिष्ट किया गया है कि कुल राजस्व आवश्यकता का 90% प्रहस्तन प्रभार को, भंडारण प्रभार और विविध प्रभार के प्रत्येक मद में 5%-5% प्रभाजित किया जाए। किन्तु सीएचपीटी ने कार प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता

का 98% सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार की मद में और 1%-1% भंडारण प्रभार और विविध प्रभार की मद में, इस आधार पर, प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया है कि निःशुल्क अवधि से आगे कारों के रहने की और विविध सेवाएं आकर्षित करने (प्राप्त करने की) गुंजाइश बहुत कम रह जाएगी। इस प्राधिकरण ने बीओसीपीटी और बीपीटी में पीपीपी परियोजनाओं के लिये अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय कार्गो कुछ प्रहस्तन, भंडारण और विविध प्रभारों में राजस्व आवश्यकता के प्रभाजन के लिये मार्गदर्शियों में प्रदत्त अनुपात में फेरबदल हेतु पत्तनों के प्रस्तावों को अनुमोदित किया है। उसी दृष्टिकोण का अनुसरण करते हुए प्रभाजन का एक परिवर्तित अपनाने हेतु सीएचपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार किया जाता है।

उपरोक्त को देखते हुए, भंडारण प्रभार लगाने के लिये राजस्व आवश्यकता के 1% के प्रभाजन के लिये सीएचपीटी के प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है। किन्तु, विविध प्रभार के बारे में, सीएचपीटी के प्रस्ताव में स्पष्टता का अभाव है। आरंभ में, पत्तन ने सूचित किया कि विविध सेवाओं में कारों की सफाई शामिल की जाएगी और बाद में (पत्तन ने) सेवाओं की प्रकृति-कारों की छोटी-मोटी मरम्मत में बदल दी। इसके अलावा, सीएचपीटी ने प्रतिकार विविध प्रभारों की गणना करने हेतु इष्टतम क्षमता के केवल 5% पर ही विचार किया है जो रु.135/- प्रतिकार में किस किस की मरम्मत प्रदान की जा सकती है और क्या ऐसी छोटी मरम्मतों की मद में अनुमानित व्यय प्रचालन लागत अनुमानों में शामिल किया गया है। इसके अलावा, यह स्थिति भी कि कुल मात्रा का 5% ही विविध सेवाओं का लाभ उठाएगा, विगत डाटा के आधार पर तर्क संगत / न्याय संगत नहीं है। ऊपर वर्णित परिस्थितियों के अंतर्गत और सीएचपीटी द्वारा बतायी गई स्थिति को मान्य करते हुए कि कारों के लिये विविध सेवाओं का लाभ उठाने की गुंजाइश बहुत कम रह जाएगी, इस मामले में यही उचित होगा कि विविध सेवाओं के लिये किसी राजस्व आवश्यकता पर विचार ही नहीं किया जाए। इसके बजाए, विविध सेवाओं की मद में सीएचपीटी द्वारा प्रभाजित, राजस्व आवश्यकता का अंतर्गत शामिल किया गया है। इस फेरबदल (परिवर्तन) के कारण सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार में प्रभाव (घट/बढ़) रु.5/- प्रतिकार परिगणित होती है जो रु.520/- प्रतिकार के सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार की तुलना में नगण्य है।

ऊपर वर्णित स्थिति को देखते हुए, प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार के बीच कुल राजस्व आवश्यकता का प्रभाजन क्रमशः 99% और 1% पर विचार किया गया है। अनुमानित संशोधित राजस्व आवश्यकता के आधार पर प्रहस्तन प्रभार और भंडारण प्रभार के बीच प्रभाजित राजस्व क्रमशः रु.2217.22 लाख और रु.22.40 लाख परिगणित होता है।

- (iii) मार्गदर्शियों की धारा 3.8.2 कहती है कि विभिन्न अलग-अलग सेवाओं के अधिकतम / उच्चतम प्रशुल्क समुचित रूप से इस प्रकार सुनिश्चित(निर्धारित) किया जाना है कि उससे वार्षिक राजस्व आवश्यकता पूरी हो जाए। इष्टतम क्षमता में कारों की अनुमानित दुलाई और प्रहस्तन सेवाओं से अनुमानित राजस्व आवश्यकता के आधार पर कारों के लिये सम्मिश्र प्रहस्तन दर, पत्तन द्वारा प्रस्तावित रु.659.66 प्रतिकार के मुकाबले रु.520.68 प्रतिकार परिगणित होती है। सीएचपीटी ने सूचित किया है।

सीएचपीटी ने सूचित किया है कि बीओटी प्रचालक को प्रस्तावित सुविधा पर कारों के तटीय प्रहस्तन की अनुमति नहीं है और तदनुसार उसने, प्रस्तावित दरमान में कारों के तटीय प्रहस्तन के लिये रियायती दर प्रस्तावित नहीं की है। तथापि, चूंकि तटीय रियायत पर सरकारी नीति कारों पर भी लागू होती है, इसलिये किसी आकर्षिकता से निपटने के लिये, इस प्रकरण में, अनुमोदित दरमान में विदेशी दर के 60% पर तटीय कारों के प्रहस्तन के लिये दर प्रदान की जाती है। अस्पष्टता से बचने के लिये स्पष्ट किया जाता है कि दरमान में तटीय दर प्रदान कर देने मात्र से बीओटी प्रचालक को तटीय कारों प्रहस्तन करने का अधिकार नहीं मिल जाता है और एक लाइसेंस प्रदाता के रूप में सीएचपीटी को रियायती करार के अनुसार बीओटी प्रचालक के अधिकारों का निर्णय करने का अधिकार है।

- (iv) अपफ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिये भंडारण प्रभार, आयात कार्गो के लिये 5 दिन की और निर्यात कार्गो के लिये 15 दिन की अनुमेष निःशुल्क अवधि के बाद पारगमन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण के लिये प्रभार्य है। सीएचपीटी ने, शायद सीएचपीटी पर प्रचलित स्थिति के आधार पर कारों के लिये 3 दिनों की निःशुल्क अवधि एक

रो-रो टर्मिनल के लिये प्रासंगिक नहीं हो सकती, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित 3 दिन की निःशुल्क अवधि पर विचार किया जाता है।

सीएचपीटी ने यह मान लिया है कि इष्टतम क्षमता के 5% पर भंडारण प्रभार लग सकता है। सीएचपीटी के अनुमानों के अनुसार इष्टतम क्षमता के कथित 5% में से 80% निःशुल्क अवधि के बाद 3 दिन के पहले स्लैब के तहत भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा, और बाद के 10-10% प्रत्येक, निःशुल्क अवधि के बाद क्रमशः 4 से 6 दिन के स्लैब और 6 दिन से आगे के स्लैब में बंट जाएगा। हालांकि सीएचपीटी ने स्लैबों का विवरण और कार्गो का बंटवारा (विभाजन) तो दर्शाया है किन्तु उसने वह औसत अवधि नहीं दर्शाई है जिस अवधि के लिये प्रत्येक स्लैब के अंतर्गत ऐसा कार्गो पड़ाव करेगा। सूचनाओं के इस अंतर को देखते हुए पत्तन द्वारा भंडारण प्रभार परिगणित करने में अपनाई गई कार्यविधि का पता नहीं है। अतएव, भंडारण प्रभार प्रत्येक स्लैब के औसत मूल्य पर पड़ाव की औसत अवधि के रूप में विचार करते हुए परिगणित किया गया है अर्थात्, 80% निःशुल्क अवधि के बाद औसतन 1.5 दिन तक, 10% कार्गो 4.5 दिन तक और शेष 10% औसतन 7.5 दिन तक पड़ाव करेगा, ताकि भंडारण प्रभारों से अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी की जा सके। सीएचपीटी ने प्रत्येक स्लैब के तहत 3-3 दिन की अंतराल अवधि पर विचार किया है और दूसरे तथा तीसरे स्लैब के लिये भंडारण प्रभार, पहले स्लैब के भंडारण प्रभार के क्रमशः 1.5 गुना और 2 गुना पर परिगणित किये गए हैं जिसे हमारी गणना / परिकलन में बरकरार रखा गया है। परिवर्तित भंडारण प्रभार, सीएचपीटी द्वारा उपरोक्त तीनों स्लैबों के लिये माने गए क्रमशः रु.39.00, रु.58.50 और रु.78.00 प्रतिकार प्रतिदिन की तुलना में निःशुल्क दिनों के बाद पहले 3 दिन के स्लैब के लिये रु.29.20 प्रतिकार प्रतिदिन, और अगले दो स्लैबों के लिये क्रमशः रु.43.80 और रु.58.40 प्रतिकार प्रतिदिन परिगणित होता है।

- (v) एक पिछले पैराग्राफ में वर्णित कारणों से विविध प्रभार कारों के लिये अलग से प्रदान नहीं किये जा रहे हैं। सम्मिश्र (मिले जुले) प्रहस्तन प्रभार में कार प्रहस्तन से संबंधित सभी आकस्मिक और विविध सेवाएं समाहित होंगी।

(ख) ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन गतिविधि

- (i) ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन सेवा से कुल राजस्व आवश्यकता रु. 463.46 लाख परिगणित होती है, जो नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ रु. 108.70 लाख और रु. 354.76 लाख की परिवर्तित प्रचालन लागत का योग है।
- (ii) सीएचपीटी ने ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन से राजस्व आवश्यकता का 90% सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार की मद में, 5-5% भंडारण प्रभार और विविध प्रभार की मदों में प्रभाजित करने का प्रस्ताव किया है जो मार्गदर्शी प्राक्धानों के अनुरूप पाया गया है।

अनुमानित संशोधित राजस्व आवश्यकता के आधार पर प्रहस्तन प्रभार को रु. 417.12 लाख और भंडारण प्रभार तथा विविध प्रभार में से प्रत्येक को रु. 23.17 लाख प्रभाजित किये गए हैं।

- (iii) ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएँ इस तरह निर्धारित की जाती हैं कि ब्रेक बल्क कार्गो के अंतर्गत प्रत्येक कार्गो समूह की अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी हो जाए। कार्गो कार्य दिवसों के प्रतिशतता बंटवारे के आधार पर लौह और स्टील कार्गो (समूह) तथा ग्रेनाइट, लकड़ी की लुगदी आदि अन्य कार्गो (समूह) के लिए राजस्व आवश्यकता क्रमशः रु. 139.04 लाख और रु. 278.08 लाख परिगणित होती है।

सीएचपीटी ने दोनों तटीय कार्गो-स्टील कार्गो और अन्य कार्गो के लिए रियायती दरें प्रस्तावित की हैं। विशेष अनुरोध करने के बाद भी, उसने प्रत्येक कार्गो समूह में तटीय कार्गो का बंटवारा (हिस्सेदारी) और तटीय कार्गो के लिए रियायती दर परिगणित करने में इसका राजस्व प्रभाव, गणनाओं / परिकलनों के साथ पेश नहीं किया है।

मई 2012 के इसके मूल प्रस्ताव में दो कार्गो समूहों के लिए विदेशी और तटीय कार्गो के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों से यह निष्कर्ष निकाला गया है कि पत्तन ने तटीय मात्रा

की मद में अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता का 10% निर्धारित किया है और स्टील कार्गो की समस्त इष्टतम क्षमता को विदेशी कार्गो माना गया है। सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत किये जाने वाले ब्यौरे के अभाव में और इसके मूल प्रस्ताव से निर्धारित (निष्कर्षित) तटीय कार्गो के अनुपात का ही अनुसरण करते हुए स्टील कार्गो की समस्त इष्टतम क्षमता को विदेशी कार्गो माना जाता है और अन्य कार्गो की इष्टतम क्षमता के 10% को तटीय कार्गो माना जाता है।

स्टील कार्गो की अनुमानित दुलाई और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से स्टील कार्गो के लिए प्रमाजित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, सम्मिश्र प्रहस्तन दरें सीएचपीटी द्वारा विदेशी कार्गो और तटीय कार्गो के लिए प्रस्तावित क्रमशः रु. 76.47 प्रति टन तथा रु. 45.88 प्रति टन की प्रस्तावित दरों की तुलना में विदेशी कार्गो के लिए रु. 55.60 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु. 33.36 प्रति टन परिगणित होती है।

अन्य कार्गो के बारे में, अनुमानित दुलाई और कार्गो प्रहस्तन सेवाओं से, तटीय मात्रा के लिए रियायती दर की मद में राजस्व प्रभाव के लिए सामयोजित राजस्व आवश्यकता के आधार पर सम्मिश्र प्रहस्तन दरें सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित विदेशी कार्गो के लिए रु. 76.72 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु. 46.03 प्रति टन की तुलना में विदेशी कार्गो के लिए रु. 52.57 प्रति टन और तटीय कार्गो के लिए रु. 55.60 प्रति टन परिकलित होती है।

- (iv) जैसा कि पहले बताया गया है अप फ्रंट प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार, बहुउद्देशीय टर्मिनल के लिए भंडारण प्रभार पारगमन क्षेत्र में कार्गो के भंडारण पर आयात कार्गो के मामले में अनुमेय निःशुल्क अवधि 5 दिन के बाद और निर्यात कार्गो के मामले में अनुमेय निःशुल्क अवधि 15 दिन के बाद प्रभावी होगी। सीएचपीटी ने शायद उसके अपने यहाँ प्रचलित स्थिति के आधार पर, आयात और निर्यात दोनों कार्गो के लिए 7 दिन की निःशुल्क अवधि प्रस्तावित की है। सीएचपीटी पर कथित स्थिति पर विश्वास करते हुए 7 दिन की निःशुल्क अवधि पर, जैसी सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई है, विश्वास किया जाता है।

सीएचपीटी ने परिचित किया है कि इष्टतम क्षमता का 20% ही भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। जैसा सीएचपीटी द्वारा अनुमान लगाया गया है, इष्टतम क्षमता का औसतन 20% निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिनों के लिए भंडारण प्रभार आकर्षित करेगा। तथापि अनुरोध किये जाने के बावजूद यह दिखाने के लिए भंडारण प्रभार का परिकलन प्रस्तुत नहीं किया है कि पतन द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार (दर) पर भंडारण प्रभार से प्रचालक द्वारा राजस्व आवश्यकता कैसे पूरी की जाएगी। संशोधित अनुमानित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, निःशुल्क अवधि के बाद औसतन 7 दिन का कार्गो पड़ाव मानते हुए भंडारण प्रभारों का परिकलन किया गया है, ताकि भंडारण प्रभार से अनुमानित राजस्व आवश्यकता पूरी हो सके। सीएचपीटी ने प्रत्येक स्लैब के अंतर्गत 7-7 दिन की अंतराल अवधि पर विचार किया है और दूसरे तथा तीसरे स्लैब के लिए भंडारण प्रभार, पहले स्लैब के भंडारण प्रभार के 1.5 गुना और 2.0 गुना पर परिकलित किये जाते हैं और इसी को हमारी गणना में बरकरार रखा गया है। 7 दिन की निःशुल्क अवधि के बाद परिवर्तित भंडारण प्रभार रु. 2.58, रु. 3.87 और रु. 5.16 प्रति टन प्रति दिन की तुलना में, निःशुल्क अवधि के बाद 7 दिन के पहले स्लैब के लिए रु. 2.94 प्रति टन प्रति दिन, दूसरे स्लैब के लिए रु. 4.41 प्रति टन प्रति दिन तथा तीसरे स्लैब के लिए रु. 5.88 प्रति टन प्रति दिन परिकलित होते हैं।

- (v) परिवर्तित राजस्व आवश्यकता के आधार पर, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार की प्रशुल्क सीमा, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित रु. 4.16 प्रति टन की तुलना में रु. 4.12 प्रति टन परिगणित होती है। सीएचपीटी ने बताया है कि विविध प्रभार, किसी भी प्रकार का मलबा हटाने और सफाई करने अथवा पैकेजिंग में आये किसी दोष को दूर करने अथवा ऐसी ही किसी अन्य सेवा जैसी अलग अलग सेवाओं के लिए प्रभावी होगा। सीएचपीटी द्वारा बताई गई स्थिति से लगता है कि विविध सेवाएँ केवल उपयोगकर्ता के विशेष अनुरोध पर ही प्रदान की जाएँगी, जो दर्शाता है कि हो सकता है समस्त इष्टतम क्षमता विविध सेवाओं का लाभ न उठाए। किन्तु सीएचपीटी ने, इस परिकल्पना के आधार पर कि समस्त इष्टतम क्षमता इसके द्वारा दर्शायी गई विविध सेवाओं में से किसी एक सेवा का तो लाभ अवश्य उठाएगी, विविध प्रभारों की गणना की है। यह सुनिश्चित करने के लिए कि (बीओटी) प्रचालक विविध सेवाओं से राजस्व आवश्यकता पूरी कर पाने की स्थिति में है यह उचित होगा कि विविध प्रभार एक सम्मिश्र लेवी के रूप में प्रदान किया जाए जो पर्यावरण प्रबंधन,

सुरक्षा उपाय, साफ सफाई, मलबा हटाना, त्रुटिपूर्वक पैकिजिंग को ठीक करना इत्यादि, बीओटी प्रचालक द्वारा प्रदान की जाने वाली विविध और आकस्मिक सेवाओं को समाहित कर ले। यह सम्मिश्र लेवी (विविध प्रभार) ब्रेक बल्क कार्गो की समस्त इष्टतम क्षमता पर प्रभार्य होगी। प्रस्तावित दरमान में सीएचपीटी द्वारा प्रदत्त प्रासंगिक सशर्तताओं को उपयुक्त रूप से संशोधित किया गया है।

(ग) बर्थ किराया सेवाएँ:

- (i) बर्थिंग सेवा से परिवर्तित राजस्व आवश्यकता, सीएचपीटी के रु.987.96 लाख के अनुमान (जिसमें से रु. 776.41 लाख पूंजीगत लागत पर 16% प्रति लाभ के रूप में और रु. 211.55 लाख प्रचालन लागत है), की तुलना में रु. 1010.01 लाख परिगणित होती है (जिसमें से रु. 776.41 लाख, पूंजीगत लागत पर 16% प्रति लाभ के रूप में और रु. 233.60 लाख प्रचालन लागत शामिल हैं)।
- (ii) सीएचपीटी ने बर्थ किराया प्रभारों के परिकलन के लिए विस्तृत गणनाएँ प्रस्तुत की हैं। बर्थ किराया प्रभार मालूम करने के लिए सीएचपीटी द्वारा अनुपालित कार्यविधि, इस प्राधिकरण द्वारा अन्य अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में अनुपालित दृष्टिकोण के अनुरूप पायी गई है।
- (iii) सीएचपीटी ने इसके द्वारा अनुमानित पोतों के कुल जीआरटी के 5% पर तटीय पोतों के जीआरटी का भाग मानते हुए, सरकारी नीति के अनुसार तटीय पोतों के लिए रियायती बर्थ किराया प्रभार प्रस्तावित किये हैं। तटीय पोतों की मद में 5% भाग ही मानने का आधार सीएचपीटी द्वारा अभी स्पष्ट किया जाना बाकी है। सूचित की गई स्थिति है कि कारों की संपूर्ण मात्रा विदेशी कार्गो होगी और पत्तन ने सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार के परिकलन में भी स्टील कार्गो में कोई तटीय भागेदारी परिकल्पित नहीं की है। इसने सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभारों के परिकलन में अन्य ब्रेक बल्क कार्गो की इष्टतम क्षमता के केवल 10% को ही तटीय कार्गो माना है। क्योंकि सीएचपीटी ने पोतों के कुल जीआरटी के 5% को ही तटीय भागेदारी मानने का कोई आधार प्रस्तुत नहीं किया है, सीएचपीटी द्वारा विचार किये गए तटीय पोतों के जीआरटी को, अन्य ब्रेक बल्क कार्गो पोतों के कुल जीआरटी के 10% पर विचार करते हुए, परिवर्तित किया गया है जो पोतों के कुल जीआरटी का लगभग 1% परिगणित होती है।
- (iv) बर्थ किराया प्रभारों के लिए परिवर्तित प्रशुल्क सीमा विदेशी पोतों के लिए रु. 0.5399 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोतों के लिए रु. 0.3239 प्रति जीआरटी प्रति घंटा परिगणित होती है जो सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित विदेशी पोत के लिए रु. 0.5371 प्रति जीआरटी प्रति घंटा और तटीय पोत के लिए रु. 3223 प्रति जीआरटी प्रति घंटा की तुलना में प्रदान की गई है।
- (v) सामान्य तौर पर, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधी प्रभार, प्रासंगिक प्रशुल्क आदेश की अधिसूचना के समय प्रचलित विनियम दर लागू करके रूपयों में लिखे मूल्य को डालर में बदलकर अमरीकी डालरों में लिखा जाता है। विभिन्न पत्तन पर अपफ्रंट बर्थ किरायों को अंतिम रूप देते समय इस प्राधिकरण ने यह माना कि उन अपफ्रंट प्रशुल्क मामलों में जिनकी वैधता अवधि 30 वर्ष है, डालर में बर्थ किराया प्रदान करना उचित नहीं है। तब यह निर्णय लिया गया कि किसी विदेशी मुद्रा पर थोक मू.सू. आधारित वृद्धि लागू करना ठीक नहीं है क्योंकि अगले 30 वर्षों में विदेशी मुद्रा में उच्चार-चढ़ाव के बारे में पहले से कुछ नहीं कहा जा सकता और किसी असाधारण उतार चढ़ाव के मामले में, या तो उपयोगकर्ता को और या प्रचालक को, इस बात पर निर्भर करते हुए कि मुद्रा मूल्य किस ओर बढ़ता है, उतार-चढ़ाव का दंश बर्दाश्त करना पड़ेगा। इसलिए, इस प्राधिकरण द्वारा यह निर्णय किया गया है कि अपफ्रंट बर्थ किराया प्रभार केवल रूपयों में ही अनुमोदित किया जाए।
- (viii) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमान में प्रदत्त शब्द, 'विलम्ब शुल्क' (डेमुरेज) की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई है क्योंकि प्रस्तावित दरमान कोई विलम्ब शुल्क प्रदान नहीं करता। इसलिए विलम्ब शुल्क की परिभाषा हटायी जाती है। 'निःशुल्क अवधि' (फ्री पीरियड) शब्द की परिभाषा को, सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित 'विलम्ब शुल्क/भंडारण प्रभार' की बजाय 'भंडारण प्रभार' को शामिल करते हुए संशोधित किया जाता है।

- (ix) सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित सामान्य शर्तें, बिल को पूर्णकों में बदलना रु. 100/- से कम राशि के लिए कोई धन वापसी नहीं, विलम्बित भुगतानों पर दंड ब्याज, तर्कसंगत सीमा से अधिक विलम्ब के लिए जिनके लिए प्रचालक जिम्मेदार हो, उपयोगकर्ताओं को भुगतान करने की आवश्यकता नहीं, आदि अन्य महापत्तनों में प्रदत्त सामान्य शर्तों के अनुरूप पाया गया है। इन शर्तों को वैसे ही प्रदान किया गया है जैसे सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित की गई हैं, वीओसीपीटी जैसे अन्य महा पत्तन न्यासी के अप्रकट प्रशुल्क मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त मानक शर्तों को प्रतिबिम्बित करने हेतु थोड़ा बहुत फेर बदल किया गया है। दो मानक शर्तें, यथा तटीय पोतों / कार्गो पर रियायती दरें लागू करना और बिल तैयार करने हेतु कार्गो के सकल वजन की गणना, जिन्हें सीएचपीटी द्वारा निकाल दिया गया था, भी प्रदान की गई हैं।
- (x) बर्थ किराया प्रभार की अनुसूची के अंतर्गत प्रदत्त 'झूठा संकेत' की परिभाषा मानक प्रावधान से भिन्न पायी गई है। इसलिए, शब्द 'झूठा संकेत' (फाल्स सिग्नल) की परिभाषा को, वीओसीपीटी जैसे अन्य महा पत्तनों के अप्रकट प्रशुल्क मामलों में प्रदत्त मानक प्रावधान से बदला गया है। बर्थ किराया के अंतर्गत प्रदत्त अन्य सशर्तताएँ पत्तन के दरमान और अन्य अप्रकट प्रशुल्क अनुसूची में प्रदत्त सशर्तताओं के अनुरूप पायी गई हैं।
- (xi) सीएचपीटी ने कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए सम्मिश्र प्रहस्तन प्रभार के अंतर्गत लाए जाने के लिए दरों की प्रासंगिक अनुसूची के अंतर्गत विभिन्न सेवाओं को सूचीबद्ध किया है, जो अनुमोदित है।
- (xii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए विविध प्रभार लगाने के अंतर्गत लाई गई सेवाएँ और उनके अंतर्गत प्रदत्त सशर्तताएँ, कैसा भी मलवा साफ करने / हटाने और पोतघाट को साफ करने, पैकेजिंग में आयी छोटी-मोटी खराबी दूर करने, पर्यावरण-प्रबंधन, सुरक्षा उपाय आदि, विविध सेवाओं को समाहित करने हेतु और इस प्रभाव के लिए कि विविध प्रभार टर्मिनल पर प्रहस्तित समस्त ब्रेक बल्क कार्गो पर लगाया जाएगा, संशोधित की गई हैं।

9.1 मार्गदर्शियों की धारा 2.8 के अनुसार प्रशुल्क सीमाओं को मुद्रास्फीति के साथ समायोजित किया जाएगा, किन्तु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच थोकमूल्य सूचकांक (थो.मू.सू.) में उतार चढ़ाव के 60% तक ही। प्रशुल्क सीमाओं (उच्चतम सीमाओं) का ऐसा स्वचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और प्रशुल्क की समायोजित उच्च सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी रहेंगी। वर्तमान मामले में, पत्तन ने पुष्टि की है कि पूंजीगत लागत और इसके द्वारा मानी गई संबंधित प्रचालन लागत वर्तमान बाजार मूल्य को प्रतिबिम्बित करते हैं। प्रत्येक वर्ष स्वचालित समायोजन के लिये विचारार्थ आधार थोक मूल्य सूचकांक प्रदान किया जाना उपयुक्त होगा जैसाकि इस मामले में 1 जनवरी 2012। इस संबंध में, दरमान में एक सामान्य नोट प्रदान किया गया है।

9.2 जैसाकि मार्गदर्शियों की धारा 2.9.1 और 2.9.2 में विनिर्दिष्ट है, निजी प्रचालक वाणिज्यिक प्रचालन आरंभ करने से पहले अनुमोदित उच्चतम दरों और शर्तों की विवरणिका युक्त दरमान की अधिसूचना के लिये इस प्राधिकरण से संपर्क करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 में अपेक्षित है।

9.3 मार्गदर्शियों की धारा 3.8.5 के अनुसार, दरमान तथा सशर्तताओं की विवरणी से संबंधित स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की अपेक्षा वाला कोई प्रश्न खड़ा होता है तो मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।

9.4 इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रकट प्रशुल्क प्रस्तावित सुविधा पर कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के मिले जुले प्रहस्तन के संदर्भ से है। यदि कार्गो के स्वरूप (प्रोफाइल) में कोई परिवर्तन होता है तो अप्रकट प्रशुल्क की समीक्षा करनी होगी।

9.5 प्रकल्पों के लिये निष्पादनता मानदंड का नीलामी/बोली दस्तावेजों में साफ-साफ उल्लेख किया जाना चाहिए। निजी प्रचालक से अपेक्षा है कि वह कम से कम बोली दस्तावेज/रियायती करार में वर्णित निष्पादनता मानदंड तक तो अवश्य निष्पादन करे।

9.7 टर्मिनल पर वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत के बाद 15 दिनों के भीतर, निजी प्रचालक चेन्नई पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें, पिछले तीन माह में टर्मिनल की भौतिक और वित्तीय निष्पादनता का ब्यौरा रहेगा।

10. परिणामस्वरूप, और ऊपर प्रदत्त कारणों से और समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण, सीएचपीटी में कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिये रो-रो सह बहुउद्देशीय टर्मिनल हेतु अप्रकट प्रशुल्क उच्चसीमाएं अनुमोदित करता है जो संलग्नक-II के रूप में संलग्न हैं।

टी. ए.ए. बालमुब्रमणियन्, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/143/12/असा.]

संलग्नक-1

(पृ. 34/101 की)

पीपीपी मोड के अंतर्गत चेन्नई पत्तन में प्रस्तावित रो-सड़-बहुउद्देशीय बर्थ पर कारों और ब्रेक बल्क कार्गो के प्रहस्तन के लिए अप्रॉफिट प्रभुत्व तैयार करना

क्र.	विवरण	सीएसपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमान			प्रतिकर द्यार माने गए अनुमान
		दिनांक 22 मई 2012 का मूल प्रस्ताव	दि. 16 जुलाई 2012 के पत्र के तहत प्रस्तुत संशोधित अनुमान	दि. 9 अगस्त 2012 के ई-मेल के द्वारा प्रस्तुत और ज्यादा संशोधित अनुमान	
1.	इष्टतम क्षमता				
(क)	इष्टतम क्षमता - कारें				
(i)	इष्टतम को क्षमता				
(अ)	औसतन प्रहस्तन दर रो पोतों की प्रति घंटा	200	200	200	136
(ब)	औसत आउट पुट प्रति दिन (कारों की संख्या)	4800	4800	4800	3264
(स)	दिनों की संख्या	365	365	365	365
(द)	उपयोगिता घटक	70%	70%	70%	70%
(य)	इष्टतम बर्थ क्षमता (प्रति वर्ष कारों की संख्या)	1228400	1228400	1228400	833662
(ii)	इष्टतम बार्ड क्षमता				
(अ)	बहुस्तरीय कार पार्किंग यार्ड में कुल भूमि कार स्टाट (जी)	5000	5000	5000	5000
(ब)	औसत घंटा ऊंचाई (एच)	1	1	1	1
(स)	अवधि अवकाश दिनों की संख्या (पी)	365	365	365	365
(द)	उत्कान घटक (एस)	1	1	1	1
(य)	औसत पड़ाव समय (डी)	3	3	3	3
(र)	70% उपयोगिता पर इष्टतम यार्ड क्षमता (0.7-जी-एच-पी/एस-डी) कारें प्रति वर्ष में	425833	425833	425833	425833
(iii)	इष्टतम क्षमता, कारें प्रति वर्ष में				
(iv)	इष्टतम क्षमता के लिए अपेक्षित बर्थ दिनों की संख्या	425833	425833	425833	425833
(v)	70% उपयोगिता पर उपलब्ध रोब बर्थ दिवस	129.6	130.4	130.4	130.46
(ख)	इष्टतम क्षमता - ऊपर क (v) पर रोब बर्थ क्षमता के लिए ब्रेक बल्क कार्गो	125.9	125.1	125.1	125.04
(i)	पहरे स्थित किये जाने वाले कार्गो की क्षमता की % हिस्सेदारी				
(क)	स्टील कार्गो (एस 1)				
(ख)	अन्य कार्गो (एस 2)	45%	33%	33%	33%
(ii)	तें जाने वाले पोतों की प्रहस्तन दर (टन / प्रति दिन में)	55%	67%	67%	67%
(क)	स्टील कार्गो (पी 1)				
(ख)	अन्य कार्गो (पी 2)	4000	6000	6000	6000
(iii)	उपलब्ध बर्थ दिन	2500	3750	3750	3750
(iv)	उपयोगिता घटक	125.9	125.1	125.1	125.1
(v)	इष्टतम क्षमता टन प्रति वर्ष में	70%	70%	70%	पहले ही माना गया
II	पूँजी लागत	279788	393320	581886	562884
(क)	बर्थ किराया सेवाओं के लिए पूँजी लागत				
(i)	बर्थ का निर्माण				
	घटाइए : 25% कार्गो प्रहस्तन गतिविधि को प्रभावित	5282.00	5282.00	5282.00	5282.00
	बर्थ किराये के तहत माना गया शेष	1320.00	1320.00	1320.00	1320.50
(ii)	पूँजी निकषण	3962.00	3962.00	3962.00	3962.50
(iii)	अन्य लागत (ऊपर (i) और (ii) के 5% की दर पर)	660.00	660.00	660.00	660.00
	कुल योग (i) से (iii) तक	231.00	231.00	231.00	231.08
		4853.00	4853.00	4853.00	4852.58

[illegible]

[illegible]

क्र.	विवरण	सीएचपीटी द्वारा प्रस्तुत अनुमानों के आधार पर परिकलन	प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत अनुमानों पर आधारित परिकलन
	दि. 22 मई 2012 का मूल प्रस्ताव	दि. 16 जुलाई 2012 का संशोधित प्रस्ताव	दि. 9 अगस्त 2012 के ई-मेल

पोल एवं अन्य कार्गो के लिये प्रहस्तन प्रभार का परिकलन दिखाने वाली विवरणी

	स्टील कार्गो	अन्य कार्गो	कुल	स्टील कार्गो	अन्य कार्गो	कुल	स्टील कार्गो	अन्य कार्गो	कुल
(i) प्रहस्तन दर प्रतिदिन	4000	2500	2700013	6000	3750	303220	8000	3750	562864
(ii) प्रतिदिन किया जाने वाला कार्गो(टन) में-विदेशी (नवीं कियाया परिवहन के अनुसार)	158834	121179	279813	176804	216326	393320	252849	300337	561886
(iii) कार्गो कार्य विदेश (IIV)	30.68	48.47	68.1	20.50	57.68	87.2	42.14	82.41	124.6
(iv) कार्गो कार्य विदेशों की प्रतिशतता	45%	55%	100	34%	86%	100	34%	86%	100
(v) राजस्व आयसंकटा (समावर्ती में) (सौपरपेटी द्वारा कार्गो की वित्तवारी % के अनुपात और प्राधिकरण द्वारा कार्गो कार्य विदेशों के अनुपात में)	229.28	175.13	404.40	194.80	237.84	432.44	189.37	231.45	420.82
(vi) रटटीय मात्रा कुल कार्गो के 10% की दर पर (टनो में)		12,118			21,633			30,904	
(vii) विदेशी कार्गो के लिये दर रु में (रटटीय मात्रा के लिये समायोजित)	144.52	150.55	108.95	108.95	114.53		74.98	78.02	
(viii) रटटीय कार्गो के लिये दर रु में (14 का 80%)	86.71	90.33	65.97	65.97	68.72		44.04	46.84	

बर्ध किराया परिकल्पना

क्र.सं.	वर्णन	यूनिट	दिनांक 22 मई 2012 के मूल प्रस्ताव में सौंपवर्ती द्वारा प्रस्तुत अनुमान				दिनांक 18 जुलाई के संशोधित प्रस्ताव में सौंपवर्ती द्वारा प्रस्तुत अनुमान			
			रे-रो पोल	स्टील	अन्य	कुल	रे-रो पोल	स्टील	अन्य	कुल
1.	पोत का औसत चौड़ाई	टन	50885	12000	8200		50885	12000	8200	
2.	औसत पार्सेल आकार	कारे / टन	3000	5300	6800		3000	5300	6800	
3.	पोत दिवस आवट फुट	कारे / टन प्रतिदिन	4800	4000	2500		3284	6000	3750	
4.	इष्टतम क्षमता में कार्गो की हिस्सेदारी	कारे / टन	425833	125811	153891		425833	178694	218328	
5.	बर्ध दिवसों की संख्या (पॉइंट 6 / पॉइंट 3)	दिन	86.72	31.48	61.58		130.46	29.50	57.90	217.45
6.	बर्ध घंटों की संख्या (पॉइंट 7 x 24)	घंटे	2128.17	756.47	1477.36		3131.13	707.98	1384.40	5224
7.	घंटे की संख्या (पॉइंट 6 / पॉइंट 5)	संख्या	142	24	23		142	33	33	206
8.	पोत का कुल चौड़ाई (पॉइंट 7 x पॉइंट 1)	टन	722837	285082	191108		722843	400741	285769	
9.	कुल चौड़ाई घंटे (पॉइंट 4 x पॉइंट 8)	घंटे	108342646	9085808	12114338		15827419.6	6485710	11352788	179175917
10.	विदेशी पोत के चौड़ाई घंटे	घंटे								170217122
11.	तटीय पोत के चौड़ाई घंटे	घंटे								8855786
12.	राजस्व आयस्यकता	रु लाखों में								887.98
13.	बर्ध किराया प्रभार - विदेशी (पॉइंट 12 x 100000) / (पॉइंट 10 + पॉइंट 11 x 0.6)	रु प्रति चौड़ाई प्रतिघंटा या उसका अंश				1232.57				0.8628
14.	बर्ध किराया - तटीय (पॉइंट 13 का 60%)	रु प्रति चौड़ाई प्रतिघंटा या उसका अंश				0.8710				0.3378

प्रतिकल्पन द्वारा माने गए अनुमान

क्र.सं.	वर्णन	यूनिट	दिनांक 9 अगस्त 2012 के मूल प्रस्ताव में सौंपवर्ती द्वारा प्रस्तुत अनुमान			प्रतिकल्पन द्वारा माने गए अनुमान				
			रे-रो पोल	स्टील	अन्य	कुल	रे-रो पोल	स्टील	अन्य	कुल
1.	पोत का औसत चौड़ाई	टन	50865	12000	8200		50865	12000	8200	
2.	औसत पार्सेल आकार	कारे / टन	3000	5300	6800		3000	5300	6800	
3.	पोत दिवस आवट फुट	कारे / टन प्रतिदिन	3284	6000	3750		3284	6000	3750	
4.	इष्टतम क्षमता में कार्गो की हिस्सेदारी	कारे / टन	425833	252849	308037		425833	250073	312591	562864
5.	बर्ध दिवसों की संख्या (पॉइंट 6 / पॉइंट 3)	दिन	130.46	42.14	82.41		130.46	41.86	83.38	288.50
6.	बर्ध घंटे की संख्या (पॉइंट 7 x 24)	घंटे	3131.13	1011.40	1977.84		3131.13	1000.28	2000.58	6132
7.	घंटे की संख्या (पॉइंट 6 / पॉइंट 5)	संख्या	142	48	47		142	47	47	238
8.	पोतों का संख्या (पॉइंट 6 / पॉइंट 1)	टन	722837	572468	393065		722837	568203	388571	
9.	कुल चौड़ाई घंटे (पॉइंट 4 x पॉइंट 8)	घंटे	15927420	12138729	16218286		15927420	12003500	16404753	
10.	सिटींग पोतों के चौड़ाई घंटे	घंटे								
11.	तटीय पोतों के चौड़ाई घंटे	घंटे								
12.	राजस्व आयस्यकता	रु लाखों में				187880415				147738579
13.	बर्ध किराया प्रभार - सिटींग (पॉइंट 12 x 100000) / (पॉइंट 10 + पॉइंट 11 x 0.6)	रु प्रति चौड़ाई प्रतिघंटा या उसका अंश				178288256				148089102
14.	बर्ध किराया - तटीय (पॉइंट 13 का 60%)	रु प्रति चौड़ाई प्रतिघंटा या उसका अंश				6884121				1440478
15.						887.98				1010.01
16.						0.8671				0.8389
17.						0.3223				0.3238

संलग्नक-II**चेन्नई पत्तन न्यास****रो रो सह-बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची****अध्याय-1****परिभाषाएँ एवं सामान्य शर्तें एवं नियम****1.1 परिभाषाएँ**

इस दरमान में, जब तक कि प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएँ लागू होंगी:-

- (i) 'पत्तन' से अभिप्राय चेन्नई पत्तन न्यास होगा ।
- (ii) 'टर्मिनल प्रचालक' से तात्पर्य होगा वह रियायत अथवा सुविधा प्राप्तकर्ता जिसे टर्मिनल के प्रचालन हेतु रियायत / सुविधा दी गई है ।
- (iii) 'टर्मिनल' का तात्पर्य होगा बर्थ और रियायत-प्राप्तकर्ता को दिया गया और उन गतिविधियों के लिए जिसके लिए रियायत दी गई है, रियायत प्राप्तकर्ता द्वारा विकसित भू-क्षेत्र ।
- (iv) 'तटीय पोत' का अर्थ होगा कोई भी पोत जो केवल मात्र भारत में किसी टर्मिनल अथवा स्थान से भारत में ही किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार के लिए लगा हुआ हो और जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी किया गया वैध तटीय लाइसेंस हो ।
- (v) 'विदेशगामी पोत' से तात्पर्य होगी, तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत ।
- (vi) 'रो-रो शिप (पोत)' वह पोत है जिसमें कार्गो को पोत से / पोत पर, कथित कार्गो के प्रहस्तन के लिए किसी प्रहस्तन उपकरण के बिना तेजी से लुढ़का कर ले जाने / ले आने की सुविधाएँ हैं । 'रो-रो कार्गो' से तात्पर्य रो-रो पोत पर चढ़ाया गया अथवा उससे उतारा गया कोई भी कार्गो है ।
- (vii) 'निःशुल्क अवधि' का तात्पर्य होगा वह अवधि जिसके दौरान कार्गो / कंटेनर को भंडारण प्रभार बिना भंडारण करने की इजाजत होती है और इस अवधि में सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ और टर्मिनल के प्रचालन रहित दिन शामिल नहीं हैं ।
- (viii) 'प्रति दिन' का अर्थ होगा एक कैलेंडर दिन अथवा उसका अंश ।

1.2 सामान्य शर्तें एवं नियम

- i. पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से कोई पोत 'तटीय' अथवा 'विदेशगामी' है, यह निर्णित करने के लिए, सीमा शुल्क अथवा पोत परिवहन महा-निदेशक द्वारा पोत के प्रमाणन पर अंकित किया गया स्तर (वर्गीकरण) से उसका निर्णायक घटक होगा और कार्गो की प्रकृति अथवा इसका मूल इस प्रयोजन के लिए किसी भी रूप में प्रासंगिक नहीं होगा ।
- ii. क. एक भारतीय ध्वजधारी विदेशगामी पोत, जिसके पास सामान्य व्यापार लाइसेंस है, वह सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन में बदल सकता है ।
ख. विदेशी ध्वजधारी विदेशगामी पोत, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी किया गए 'तटीय यात्रा लाइसेंस' के आधार पर तटीय प्रचालन में परिवर्तित हो सकता है ।
ग. इस प्रकार के परिवर्तन के मामलों में, पोत जिस समय से तटीय सामान लाना आरम्भ करती है, उस समय से लदान टर्मिनल द्वारा पोत पर तटीय दरें प्रभार्य होंगी ।

- (घ) ऐसे परिवर्तनों के मामले में तटीय दरें उसी समय तक प्रभावी होंगी जिस समय तक ऐसा पोत तटीय कार्गो के उतारने का प्रचालन पूरा करता है, इसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनलों द्वारा विदेशगामी दरें प्रभावी होंगी ।
- (ङ.) पोत परियोजना महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ / समर्पित भारतीय तटीय पोत को, तटीय दरों की पात्रता के लिए किसी अन्य दस्तावेज की जरूरत नहीं होगी ।
- (iii) (क) ~~सम्बन्धित~~ तटीय पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार, अन्य पोतों के लिए तदनु रूप प्रभारों के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ख) तटीय कोयला और कच्चे तेल समेत पीओएल, लोह अयस्क और लोह अयस्क गुटिकाओं को छोड़कर, शेष सभी तटीय कार्गो पर कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो प्रभार के 60% से अधिक नहीं होने चाहिए ।
- (ग) कार्गो संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें पोतघाट शुल्क समेत, पोत से तट तक अंतरण और व्हे से भंडारण यार्ड और व्युत्क्रम में अंतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर लगायी जानी चाहिए ।
- (घ) किसी विदेशी पत्तन से, बाद में, भारतीय पत्तन 'ख' के लिए पोतान्तरण हेतु भारतीय पत्तन 'क' पर पहुँचने वाले कार्गो पर उसकी तटीय यात्रा के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार लगाए जाएंगे । दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा पर जाने-आने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से / को लाया - ले जाया गया कार्गो रियायत का पात्र होगा ।
- (ङ.) तटीय पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपयों में अंकित किये जाएंगे ।
- (iv) किसी वस्तु / मद के सकल वजन अथवा आयतन में माप अथवा किसी विशिष्ट वस्तु की क्षमता की गणना में 0.5 तक के अंशों को जहाँ कहीं अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, 0.5 यूनिट माना जाएगा और 0.5 से बड़े अंशों को एक इकाई माना जाएगा ।
- (v) परिकलित सभी प्रकार, प्रत्येक बिल के कुल योग करने पर अगले पूर्ण रूपयों में लिखे जाएंगे ।
- (vi) जब तक कि धन वापसी योग्य राशि रु. 100/- अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धनवापसी के किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा । इसी प्रकार यदि टर्मिनल की ओर देय राशि यदि रु. 100/- अथवा उससे कम होगी तो टर्मिनल प्रचालक कोई भी पूरक बिल / अंडर चार्ज बिल प्रस्तुत नहीं करेगा ।
- (vii) उपयोगकर्त्ताओं से यह अपेक्षा नहीं की जाएगी कि वे, एक न्यायोचित स्तर से अधिक विलम्ब के लिए, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, किसी प्रभार का भुगतान करे ।
- (viii) (क) इस दरम्यान में प्रदत्त दरें, उच्चतम स्तर (दरें) हैं; इसी प्रकार छूट और कटौतियाँ निम्नतम स्तर हैं । यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह निम्नतर दरें प्रभारित कर सकता है और उच्चतर छूट और कटौतियाँ अनुमत कर सकता है ।
- (ख) टर्मिनल प्रचालक चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किये जाने को शासित करने वाली सशर्तता को न्याय संगत बना सकता है । यदि इस प्रकार तर्क संगत बनाए जाने

से प्रति यूनिट दर में उपयोगकर्ता को राहत मिले और दरमान में प्रदत्त इकाई दरें, उच्चतम दरों से अधिक नहीं हों बशर्ते कि,

टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की निम्नतर (कम) दरों या ऐसी दरों के लागू किये जाने को शासित करने वाली सशर्तता का न्याय संगत जनता को अधिसूचित करे और इस प्रकार की निम्नतर दरों और अधिक परिवर्तन जना को अधिसूचित करेगा, बशर्ते कि नई दरें अधिसूचित दरों से अधिक न हों ।

(ix) विलम्बित धन वापसियों पर ब्याज

- (क) उपयोगकर्ता इस दरमान के तहत किसी भी प्रभार के विलम्बित भुगतान पर दंड ब्याज का भुगतान करेगा । इसी प्रकार टर्मिनल प्रचालक विलम्बित धन वापसियों पर दंड -ब्याज का भुगतान करेगा
- (ख) दंड ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम लेंडिंग रेट से 2% अधिक होगी । दंड ब्याज की दर टर्मिनल प्रचालक और उपयोगकर्ता पर समान रूप से लागू होगी ।
- (ग) धन वापसी में विलम्ब सेवा पूरी होने की तिथि अथवा उपयोगकर्ता द्वारा सभी अपेक्षित दस्तावेज प्रस्तुत कर देने की तिथि इनमें से जो भी बाद में हो, के 20 दिन से गिना जाएगा ।
- (घ) उपयोगकर्ता द्वारा भुगतानों में विलम्ब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि से 10 दिन के बाद गिना जाएगा । किन्तु, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहाँ प्रभारों का भुगतान सेवाएं प्राप्त करने / पत्तन न्यास को संपत्तियों का उपयोग करने से पहले किया जाना है जैसाकि महा पत्तन न्यास अधिनियम में अनुबंधित है और या नहीं, दरमान की एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम कि या जाना अनुबंधित हो ।

अध्याय -II

बर्थ किराया के लिए प्रभार

2.1 बर्थ किराया के लिए प्रभार

टर्मिनल पर आने वाले पोतों के लिए बर्थ किराया प्रभार नीचे दी गई दरों और उनके नीचे दी गई सशर्तताओं के अधीन है:

जीआरटी	दर प्रति घंटा या उसका अंश	
	विदेश गामी पोत (रु. में)	तटीय पोत (रु.में)
जीआरटी की कोई भी मात्रा	0.5399 प्रति जीआरटी	0.3239 प्रति जीआरटी

2.2 सशर्तताएँ

- (i) भारतीय गणतंत्र की सेवा में रत, सफेद पताका लहराने वाले सभी युद्धपोत, युद्ध के दिनों में सुरंग हटाने वाले माइन स्वीपर्स और गश्ती पोतों समेत, किसी भी मामले में, जब अधिक से अधिक एक माह की अवधि तक बर्थ को घेरे रहते हैं, और एक माह की अधिक की अवधि के मामले में, यदि सामान्य स्टीमरों के लिए अन्य लंगर उपलब्ध हैं, तो उन्हें बर्थ किराया प्रभारों से छूट प्राप्त होगी । किन्तु यदि वे बगल की बर्थ भी घेरे खड़े रहते हैं तो उन्हें बर्थ किराया प्रभार का भुगतान करना होगा । केन्द्र सरकार अथवा राज्य सरकार से संबंधित अन्य सभी पोतों को, ऊपर अनुसूची में विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना होगा ।

- ii कार्गो उतारने अथवा कार्गो लदान अथवा बैलेस्टिंग लदान पूरा करने के बाद, एक पोत को 4 घंटे के भीतर (अथवा वर्णित कारणों से टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रदत्त विस्तारित अवधि के भीतर) समुद्री यात्रा पर जाने के लिए लिए पाइलट को बुलाना होगा। यदि पोत कार्गो उतारने अथवा कार्गो लदान अथवा बैलेस्टिंग लदान पूरा करने के बाद 4 घंटों के भीतर अथवा टर्मिनल प्रचालक या उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारियों द्वारा प्रदत्त विस्तार-अवधि में समुद्री यात्रा पर जाने के लिए पाइलट को बुलावा नहीं भेजता है तो, पोत को देय सामान्य बर्थ किराया प्रभार के अलावा, अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों का भुगतान करना होगा। अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार चार घंटे अथवा टर्मिनल प्रचालक या उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारी द्वारा प्रदत्त विस्तारित समय बीतने के बाद से पाइलट को बुलावा भेजने के समय तक की अवधि के लिए, कथित पोत के लिए लगने वाले सामान्य बर्थ किराया प्रभार के समान दरों पर देय होगा।
- iii नोट 2 पर विनिर्दिष्ट अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार निम्नलिखित मामलों में प्रभारित नहीं होंगे:-
- क) ज्वार भाट, अपेक्षित जल गहराई इत्यादि की प्रतीक्षारत पोत पर, पोत की सुरक्षा के लिए समुद्री यात्रा पर निकलना,
 - ख) टर्मिनल कर्मचारियों द्वारा हड़ताल कर देना।
 - ग) टर्मिनल प्रचालक अथवा उसके द्वारा प्राधिकृत अधिकारी की सहमति से टर्मिनल के भीतर बेकार बर्थ का उपयोग करना।
- iv बर्थ किराया, पोत द्वारा समुद्री यात्रा पर रवानगी की तैयारी का संकेत देने के समय के चार घंटे बाद रुकेगा। बर्थ किराया रोकने के लिए प्रदत्त समय सीमा में अनुकूल ज्वार भाटा की प्रतीक्षा में बिताया गया समय, खराब मौसम के कारण प्रतीक्षा का समय अथवा रात्रि नौवहन सुविधाओं के अभाव में बीता समय शामिल नहीं होगा।
- (v) पोत के मालिक केवल अनुकूल मौसम और अनुकूल ज्वार भाटा की स्थिति में ही समुद्री यात्रा पर निकलने की तैयारी का संकेत देंगे।
- (vi) झूठे संकेत के लिए दंड स्वरूप बर्थ किराया एक दिन (24 घंटे) के बर्थ किराया प्रभार के बराबर होगा।
- 'झूठा संकेत' तब माना जाएगा जब पोत, इंजन तैयार न होने के कारण अथवा कार्गो प्राचलन पूरा न होने के कारण अथवा किन्हीं ऐसी वजहों से जिनके लिए पोत जिम्मेदार हो, बर्थ से रवाना होने के लिए तैयार न होने पर भी तैयार होने का संकेत दे देता है और पूर्वापेक्षा में पाइलट की मांग कर बैठता है। इसमें तैयारी होने का वह सिग्नल (संकेत) शामिल नहीं है, जब प्रतिकूल मौसम, रात्रि नौवहन सुविधाओं का अभाव अथवा प्रतिकूल ज्वार - भाटा के कारण पोत समुद्री यात्रा पर निकलने में असमर्थ हो।
- (vii) जब उपस्कर खराब हो जाने अथवा बिजली चले जाओ अथवा किसी अन्य कारण से, जिसके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हो, कोई प्रचालन न हो सके और पोत बर्थ पर बेकार खड़ा हो तो कोई बर्थ किराया नहीं लगेगा।
- (viii) निकासी वरीयता / वरीय बर्थिंग प्रदान करने के लिए दरें और शर्तें इस संबंध में प्रचलित सरकारी मार्गदर्शियों और चेन्नई पत्तन न्यास के दरमान में प्रदत्त प्रावधानों द्वारा शासित होंगी।

अध्याय-III**कार्गो प्रहस्तन के लिए प्रभार****3.1 कार प्रहस्तन****3.1.1 प्रहस्तन प्रभार**

रो-रो पोत के अंदर तक कारों के लदान अथवा उनसे बाहर कारें उतारने हेतु कारों के प्रहस्तन के लिए प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट दरों के अनुसार देय होंगे:-

वस्तु	यूनिट	दर स्प्रयो में	
		विदेशी	तटीय
कारें अथवा किसी अन्य प्रकार के ऑटोमोबाइल वाहन	प्रतिकार / वाहन	520.68	312.41

ऊपर प्रदत्त प्रभार एक सम्मिश्र प्रभार है जिसमें निर्यात चक्र के अंतर्गत निम्नलिखित गतिविधियाँ शामिल हैं:-

- टर्मिनल में कार प्राप्त करना ।
- बहुस्तरीय कार पार्किंग सुविधा में भंडारण स्थान आबंटित करना और पार्क करना ।
- कार पार्किंग सुविधा में पर्याप्त प्रकाश उपलब्ध करवाना ।
- कार पार्किंग सुविधा में पर्याप्त सुरक्षा उपलब्ध करवाना ।
- कार पार्किंग सुविधा में प्राप्त कारों के नंबरों और पोत में चढ़ाई गई कारों के नंबरों की सूची बनाना ।
- पोत से संबंधित दस्तावेज सुरक्षित रखना ।
- कारों की धुलाई के बाद उन्हें रो-रो पोत में चलाकर चढ़ाना ।
- भंडारण योजना के अनुसार पोत में पार्किंग ।
- पोत के डैक फर्श पर रस्सी से बांधना ।

नोट:- आयात चक्र के लिए, कार को पोत से उतारने में गतिविधियाँ उल्टे क्रम में होती हैं और प्रभार तथा सशर्तताएँ वहीं हैं, जो निर्यात चक्र के लिए थीं ।

3.1.2. भंडारण प्रभार

बहु स्तरीय कार पार्किंग यार्ड में कारों के भंडारण के लिए भंडारण प्रभार नीचे दिए गए हैं:-

भंडारण अवधि	प्रभार प्रतिकार प्रति दिन या उसका अंश निःशुल्क (रु. में)
पहले 3 दिन	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद	29.20
निःशुल्क अवधि के बाद 3 दिन 4 से 6 दिन	43.80
निःशुल्क अवधि के बाद 6 दिन से आगे	58.40

उपरोक्त प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन है:-

- निःशुल्क दिनों की गिनती, उतरने के दिन के अगले दिन से कार के लदान / सुपुर्दगी / हटाए जाने तक की जाएगी ।
- निःशुल्क दिनों की गिनती के प्रयोजन से सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियों और पत्तन / टर्मिनल के गैर-कार्य दिवसों की गिनती नहीं की जाएगी ।

- (ग) यदि कार्गो का भंडारण निःशुल्क अवधि के बाद भी किया जाता है तो भंडारण प्रभार सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियों और पत्तन / टर्मिनल के गैर कार्य दिवसों के लिए भी देय होगा ।
- (घ) भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए जमा नहीं होंगे जिस अवधि में, ऐसे कारणों से जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, टर्मिनल प्रचालक निर्यात के बारे में उपयोगकर्ता को कार्गो पोत में चढ़ाने की सुविधा प्रदान करने में और आयात के बारे में, आयातक अथवा उसके प्राधिकृत एजेंट द्वारा अनुरोध करने पर कार्गो की सुपुर्दगी प्रदान करने में असमर्थ हो ।

3.2 ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन

3.2.1. प्रहस्तन प्रभार

ब्रेक बल्क कार्गो के आयात / निर्यात के प्रहस्तन के लिए आयातक / निर्यातक द्वारा देय प्रभार निम्नानुसार विनिर्दिष्ट हैं:-

क्र.	वस्तु	दर प्रति टन विदेशी रूपयों में	दर प्रति टन रु. में तटीय
1.	स्टील क्वायल्स, सिल्लियों, छड़ें बिलेट्स, पाइप और विविध स्टील उत्पाद	55.60	33.36
2.	अन्य (ग्रेनाइट्स, लॉग्स और लकड़ी की लुगदी)	92.67	55.60

ऊपर दी गई दरें सम्मिश्र प्रभार हैं और उनमें आयात चक्र के लिए निम्नलिखित गतिविधियाँ शामिल हैं । निर्यात चक्र के लिए गतिविधियाँ वही रहेंगी किन्तु उनका क्रम बदल जाएगा ।

- (i) पोत के ऊपर कार्गो के प्रहस्तन के लिए आवश्यक / अपेक्षित स्टीवेडरिंग कार्य समेत पोत से ट्रेलर के ऊपर तक कार्गो की उतराई ।
- (ii) ट्रेलर अथवा किसी अन्य उपस्कर द्वारा कार्गो को भंडारण यार्ड तक पहुँचाना (कार्गो का परिवहन) ।
- (iii) कार्गो का भंडारण यार्ड में तब तक भंडारण करना जब तक आयातक उसकी सुपुर्दगी न ले ले ।
- (iv) आयातक कार्गो को भंडारण यार्ड से आयातक के वाहन के ऊपर तक चढ़ाना ।

नोट:- जैसा कि प्रभार सम्मिश्र हैं, उनमें पोतघाट शुल्क और टर्मिनल प्रचालक द्वारा काम के लिए नियुक्त किये गए श्रमिकों की लागत भी शामिल है ।

3.2.2. भंडारण प्रभार

टर्मिनल पर भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार नीचे दिये गये हैं:-

भंडारण अवधि	प्रभार प्रति दिन या उसका अंश प्रति टन (रु. में)
पहले 7 दिन	निःशुल्क
निःशुल्क अवधि के बाद पहले 7 दिन	2.94
निःशुल्क अवधि के बाद 8 वें दिन से 14वें	4.41

दिन	
निःशुल्क अवधि के बाद 14 दिन से आगे	5.88

उपरोक्त प्रभार निम्नलिखित शर्तों के अधीन हैं:-

- (क) निर्यात कार्गो के लिए निःशुल्क दिनों की गिनती कार्गो के यार्ड परिसर में प्राप्त होने की तिथि से गिनी जाएगी ।
- (ख) आयात कार्गो के लिए निःशुल्क दिनों की गिनती कार्गो को पोत से अंतिम रूप से उतारे जाने की तिथि के प्रक्रिया पूरी होने की तिथि के अगले दिन से गिनी जाएगी ।
- (ग) निःशुल्क दिनों की गिनती के प्रयोजन से सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियाँ और पत्तन / टर्मिनल के गैर कार्य दिवस शामिल नहीं होंगे ।
- (घ) निःशुल्क दिनों के बाद भी रुकने वाले कार्गो पर भंडारण प्रभार सीमा शुल्क अधिसूचित छुट्टियों तथा पत्तन के गैर-कार्य दिवसों के लिए भी देय हैं ।
- (ङ) उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएँगे जिस अवधि में ऐसे कारणों से जिनके लिए टर्मिनल प्रचालक जिम्मेदार हों, आयातक अथवा उसके प्राधिकृत एजेंट द्वारा अनुरोध किये जाने के बावजूद, टर्मिनल प्रचालक कार्गो की सुपुर्दगी देने में असमर्थ हैं ।

3.2.3. विविध प्रभार

कार्गो समूह	दर प्रति टन रु. में
सभी प्रकार का कार्गो	4.12

ऊपर प्रदत्त दर एक सम्मिश्र प्रभार है जिसमें किसी भी प्रकार का मलबा हटाना, और पोतघाट को साफ करना, पैकेजिंग में आई छोटी मोटी खराबो दूर करना पर्यावरण, प्रबंधन, सुरक्षा उपाय आदि टर्मिनल प्रचालक द्वारा प्रदत्त विविध सेवाएँ शामिल है और यह टर्मिनल पर प्रदर्शित भग्नक ब्रेक बल्क कार्गो पर लगेगा ।

4. ऊपर अनुसूची 2 और 3 के लिए सामान्य नोट

प्रशुल्क की ऊपरी सीमा को मुद्रा स्फीति के अनुसार समायोजित किया जाएगा, किन्तु 1 जनवरी 2012 और प्रासंगिक वर्ष की 1 जनवरी के बीच थोक मूल्य सूचकांक में होने वाले उतार-चढ़ाव के 60% तक ही । प्रशुल्क की ऊपरी सीमाओं में ऐसा स्वयंचालित समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क ऊपरी सीमा प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से लागू होगा और अगले वर्ष के 31 मार्च तक जारी रहेगा ।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

Mumbai, the 9th October, 2012

No. TAMP/26/2012-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Chennai Port Trust for fixation of upfront tariff for development of Ro-Ro cum multi-purpose berth and multilevel car park at Chennai Port under Public Private Participation (PPP) mode as in the Order appended hereto.

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/26/2012-CHPT**

Chennai Port Trust

.....

Applicant

ORDER

(Passed on 17th day of August, 2012)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (ChPT) for fixation of upfront tariff for the proposed of Ro-Ro cum multi-purpose berth and multilevel car park to be developed at Chennai Port under Public Private Participation (PPP) mode.

2.1 The ChPT vide its letter dated 2 May 2012 filed a proposal for fixation of upfront tariff for the proposed Ro-Ro cum multipurpose berth and multilevel car park to be developed under Public Private Participation (PPP). Since the proposal was incomplete, ChPT was advised vide our letter dated 4 May 2012 to file a proposal, complete in all respects, along with the required documents/details as per the check list forwarded by us to the Major Port Trusts for filing upfront tariff proposals.

2.2. Subsequently, ChPT vide its letter dated 22 May 2012 has filed the proposal along with Detailed Project Report (DPR), proposed draft Scale of Rates with conditionalities, list of prospective applicants, etc. The ChPT has furnished a copy of the report of its consultants and sought the approval of this Authority for the rates proposed. The main points made in the proposal of ChPT are summarised below:

- (i). The port is planning to develop a new Ro-Ro cum multi-purpose berth and multilevel Car park in Bharathi Dock under PPP mode. It is envisaged to handle Cars and break-bulk cargo in combination at the proposed facility.
- (ii). The Upfront Tariff has been prepared as per the Guidelines prescribed by TAMP in 2008 for Multipurpose berth, wherever relevant and based on past data. Where past data is not available reasonable assumptions have been made.
- (iii). The salient features of the project are as follows:
 - (a). The proposed berth is located on the northern side of the pier where the signal station of the port is located. The berth will be of dimension 300 m. by 30 m.
 - (b). The multilevel car park is to be developed partly on the existing land adjacent to the proposed berth and partly on the pile structure (deck area) to be built by the operator. The total land area of the car park facility is 10,300 sq. m. With six storey parking facility, the total area available for car parking is 61,800 sq. m.
 - (c). An area of 5000 sq. m. is provided on the south western side of the berth at a distance of about 200 m. from the berth for storage of project and steel cargo.
 - (d). The PPP operator has to carry out capital dredging adjacent to the berth area. The estimated quantity of dredging is 220,000 cu. m. The port will carry out the maintenance dredging.
 - (e). The BOT operator is to handle two different types of cargo viz. the cars through RORO vessels and break bulk cargo through general cargo vessels.

- (f). The projected volume for the proposed berth, as per DPR, is 8,45,846 units of cars and 49,000 tons of project cargo and 75,000 tons of steel cargo.

(iv). **Optimal Berth Capacity:**

(a). For Car Handling:

The car handling through RORO vessel is not prescribed in the upfront tariff guidelines and hence the value is derived from the data collected on the present car handling at Chennai Port.

Optimal capacity:

- The average number of cars handled per hour during the last three years is reported at 194, 198 and 183. Based on this position, the port has assumed an average handling rate of 200 cars per hour, in the optimal quay capacity calculation. By adopting the formula prescribed in the 2008 tariff guidelines, the optimal quay capacity is assessed at 12,26,400 cars per annum ($0.7 \times 200 \times 24 \times 365$), if cars alone were handled at the berth.
- The port has anticipated problems in achieving the above berth capacity on the ground that the proposed car parking facility will have a capacity of only 5000 cars. The port has assessed optimal storage / yard capacity as per the formula prescribed in the 2008 guidelines for container terminal, as follows:

Yard capacity - $0.7 \times G \times H \times P/S \times D$

G - No. of ground slots is assumed at 5000 cars.

H - Average stack height is assumed at 1.

P - Period is 365 days

S - Surge factor is considered not relevant in this case and therefore assumed at 1.

D - Average Dwell time is taken at 3 days.

The Optimal storage yard capacity is worked out at 4,25,833 cars per annum.

- Accordingly, optimal capacity for car handling is assessed at 4,25,833 cars per annum being lower of the quay and storage yard capacities.
- Based on the storage yard capacity of 4,25,833 cars per annum, the share of berth capacity for handling cars is assessed at 129.6 days $[4,25,833 \text{ (no. of cars per annum)} / 136.9 \text{ (no. of cars per hour)} / 24 \text{ (no. hours in a day)}]$. (The port has assumed average handling of 136.9 cars per hour in arriving at the share of berth capacity, as against 200 cars considered in the optimal capacity calculation, stating that the berth is occupied for additional time before and after the operation and based on the past record, the gross rate is calculated at 136.9 cars per hour on an average).

(b). For Break Bulk Cargo Handling:

- The type of cargo expected to be handled at the berth are steel products (iron and steel) and other cargoes (granite, logs and wood pulp). The handling rate for steel products is 4000 tonnes per day and other cargoes is 2500 tonnes per day as specified in upfront tariff guidelines of 2008.

- The percentage share of the cargo for steel products and other cargoes is worked out to 45% and 55% respectively, reportedly based on the average of the actual cargo share pattern obtained during the last 3 years 2009-10 to 2011-12.
- Taking this value into account, the optimal quay capacity for break bulk handling is assessed at 8,11,213 tonnes per annum $[0.7 \times ((4000 \times 0.45) + (2500 \times 0.55)) \times 365]$, if break bulk alone were handled at the berth.
- The port has stated that the berth is available for handling break-bulk cargo only when car carriers are not occupying the berth and accordingly calculated the share of berth capacity for handling break-bulk cargo as follows:

Berth days available for handling break bulk cargo is worked out at 125.9 days [i.e. 255.5 days (70% of 365) minus 129.6 days, being share of berth capacity of car carriers]

The share of optimal quay capacity for break bulk cargo is worked out at 279,803 tonnes for 125.9 days as per the formula prescribed in the 2008 guidelines. $[0.7 \times (0.45 \times 4000) + (0.55 \times 2500)] \times 125.9]$
- The optimal capacity for break-bulk cargo is assessed at 2,79,803 tonnes per annum. (The proposal does not contain yard capacity workings for break-bulk cargo).

(v). **Capital cost:**

- (a). The port has stated that the capital cost estimates furnished in the DPR is relied upon. The total capital cost of the project considered by the port is summarised below:

	(₹ in lakhs)
(i). Construction of berth	- 5282.00
(ii). Capital dredging	- 660.00
(iii). Construction of multilevel car park	- 3999.00
(iv). Mechanical & electrical equipment	- 60.00
(v). Other cost (5% of (i) to (iv) above)	- 500.00

Total	10501.00
	=====

- (b). The port has allocated / apportioned the total capital cost to car handling activities, break bulk cargo handling activities and berthing activities, as follows:
- Berth construction cost in the ratio of 75:25 between berthing and cargo handling activities.
 - The share of berthing cost allocated to cargo handling activities is again apportioned between car handling and break-bulk cargo handling activities in the ratio of 50:50.
 - The entire cost of capital dredging is allocated to the berthing activities.
 - The entire cost of construction of multilevel car park is allocated to the car handling activities.

Other cost is apportioned on the basis of share of capital cost of berthing, car handling and break-bulk cargo handling activities respectively in the total capital cost before apportioning other cost.

- (c). The allocation / apportionment of total capital cost for the three activities is tabulated below:

(₹ in lakhs)

Particulars	Car handling	Break bulk cargo handling	Berthing	Total
Berthing structure	660	660	3962	5282
Dredging alongside the berth	0	0	660	660
Multilevel car parking facilities	3999	0	0	3999
Mechanical and electrical equipment	60	0	0	60
Sub total	4719	660	4622	10001
Other cost (@ 5% of sub-total above)	236	33	231	500
Total	4955	693	4853	10501

(vi). **Operating cost**

- (a). The port has stated that it has **followed the norms prescribed in the 2008 guidelines for multi-purpose berth in the estimation of operating cost of various items.**
- (b). **Power & Fuel:**
- The power requirement for car handling activities is considered only towards lighting for the area. The port has stated that it has adopted the norms prescribed in the 2008 guidelines for Liquid bulk terminal in this regard.
 - The power requirement for break bulk cargo handling is also considered for lighting the yard area only on the premise that all the cargo handling equipments proposed for handling break-bulk cargo will be hired.
 - The port has considered 24 units per sq. m. and a rate of ₹8/- per unit in the estimation of power cost.
 - The port has considered 61800 sq. m. area for car parking and 5000 sq. m. area for break-bulk storage. The power cost towards lighting at berth area is considered for 9000 sq. m.
 - The power cost towards berth lighting is apportioned between car handling and break-bulk cargo handling activities in the ratio of 50:50.
 - The port has not estimated expenditure on fuel stating that no equipments will be owned by the BOT operator.
- (c). The repairs and maintenance expenditure, insurance and other expenses are estimated as per the norms prescribed in the 2008 guidelines for multipurpose berth.

- (d). The port has included equipment hire charges for hire of handling equipment in the estimation of operating costs for handling break-bulk cargo. The port has considered 1 No. each of 100 Ton HMC, 20 Ton Heavy duty FLT, 10 Ton FLT and 5 Nos. of Tractor Trailers. The estimated hire charges for these equipments have been arrived at based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ChPT.
- (d). The port has undertaken the responsibility of carrying out maintenance dredging and accordingly expenditure towards maintenance dredging is not included in the estimates of operating cost.
- (e). The lease rentals are estimated based on the area allotted for each cargo group and rates prescribed in the existing Scale of Rates of ChPT. The lease rental in respect of berth area of 9000 sq. m. is apportioned between car handling and break-bulk handling in the ratio of 50:50.
- (f). The port has stated that depreciation for civil and mechanical and electrical assets is calculated as per the Companies Act in accordance with the 2008 guidelines.
- (g). The operating cost for berthing activity estimated by the port comprises of repairs & maintenance (at 1% of capex), insurance (at 1% of civil assets), depreciation (at 3.34% p.a. on capital cost excluding capital dredging) and other expenses (at 5% of gross fixed assets).
- (h). A summary of the operating cost estimates furnished by the port for the three activities are given in the tables below:

For Car Handling activities:

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Description	Workings	Amount
1.	Power	$(300 \times 30 \times 0.5 + 6 \times 10300) \times 24 \times 8$	127.30
2.	R & M of civil assets	0.01×4659	46.59
3.	R & M of mech. Assets	0.05×60	3.00
4.	Insurance	0.01×4955	49.55
5.	Lease rentals *	$((8100 \times 4542 \times 12) + (6700 \times 2390 \times 12)) / (100 \times 100000)$	63.36
6.	Depreciation	$((0.0334 \times 4659.35) + (0.1034 \times 60))$	161.83
7.	Other expenses	0.05×4955	247.77
Total			699.40

- * Developed area - 8100 (out of 10300) sq. m for multilevel car park
- * Undeveloped area - 2200 for car park and 300X30X0.5 sq. m for berth

For Break bulk cargo handling activities:

(₹ in lakhs)			
Sl. No.	Description	Workings	Amount
1.	Power	$((300 \times 30 \times 0.5) + (5000)) \times 24 \times 8$	18.24
2.	R & M of civil assets	0.01×660.25	6.60
3.	Insurance	0.01×693.26	6.93
4.	Lease rentals	$(5000 \times 4542 \times 12) + (4500 \times 2390 \times 12) / 100 \times 100000$	40.16

5	Depreciation	0.0334X660.25	22.05
6	Equipment hire	Mobile crane 75 tons @ ₹15000 / shift for 125.9 days = 56.65 lakhs FLT 20 tons capacity @ ₹14490 / shift for 125.9 days = 54.73 lakhs FLT 10 tons capacity @ ₹4368 / shift for 125.9 days = 16.50 lakhs Tractor trailers 20 T @ ₹4336 / shift for 125.9 days X 5nos = 81.88 lakhs Total =209.76 lakhs	209.76
7.	Other expenses	0.05 X 693.26	34.66
	Total		338.41

For Berthing Activities:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Cost items	Amount
1.	R & M of civil structures @ 1% of Capex	39.62
2.	Insurance @ 1% of civil assets	41.60
3.	Depreciation @ 3.34% on civil assets	132.31
4.	Other expenses @ 5% on Gross Fixed Assets	242.63
	Total	456.16

(vii). The annual revenue requirement estimated by the port for the three activities are tabulated below:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Activities	Car handling	Break bulk cargo	Berthing
1.	Operating cost	699.40	338.41	456.16
2.	Return on capital employed (ROCE)	792.85	110.92	776.41
3.	Total (Revenue Requirement)	1492.25	449.33	1232.57

(viii). Apportionment of revenue requirement:

(a). For Car handling and Break bulk cargo handling activities:

Tariff Group	Car handling activities		Break bulk cargo handling activities	
	% of total revenue requirement	Amount (₹ in lakhs)	% of total revenue requirement	Amount (₹ in lakhs)
Handling Charges	98%	1462.40	90%	404.40
Storage Charges	1%	14.92	5%	22.47
Miscellaneous Charges	1%	14.92	5%	22.47
TOTAL	100%	1492.25	100%	449.33

(The port has stated that apportionment of revenue requirement in respect of car handling activities is considered at 98%, 1% and 1% towards handling charges, storage charges and miscellaneous charges respectively as against the corresponding norm of 90%, 5% and 5% stating that there will be very little scope for cars remaining in the storage beyond free period as well as attracting miscellaneous types of services.)

(b). For Berthing activities:

Activities	Percentage share	(₹ in lakhs)
		Amount
Car handling	129.6/255.5	625.23
Steel cargo handling	125.9X0.45/255.5	273.30
Other cargo handling	125.9X0.55/255.5	334.04
Total		1232.57

(ix). The upfront tariff proposed by the ChPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

(i). Berth hire charges:

Sl. No.	Vessels	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign	Coastal
1.	All vessels	0.9711	0.5826

(ii). Cargo handling charges:

(a). Car handling:

Activity	Rate per car in ₹
Either loading into or discharge from the RORO ship	343.42

(b). Break bulk cargo handling:

Sl. No.	Cargo group	Rate per ton Foreign in ₹	Rate per ton Coastal in ₹
1.	Steel coils, slabs, bars, billets, pipes and allied steel products	144.53	86.72
2.	Others (Granites, logs and wood pulp)	150.55	90.33

(iii). Storage charges:

(a). Car handling:

Storage Period	Charges per car per day or part thereof in ₹
First 3 days	Free
First 3 days after free period	20.40
4 to 6 days after free period	30.60
Beyond 6 days after free period	40.80

(b). Break bulk cargo handling:

Storage Period	Charges per day per ton or part thereof in ₹
First 7 days	Free
First 7 days after free period	5.0
8 to 14 days after free period	7.5
Beyond 14 days after free period	10.0

(iv). **Miscellaneous charges:**

(a). Car handling:

Cargo type	Rate per car in ₹
Car	70.09

(The port has calculated the unit rate for miscellaneous charges assuming that only 1% of the total volume of cars would avail miscellaneous services).

(b). Break bulk cargo handling:

Cargo group	Rate per tonne in ₹
All types of cargoes	8.03

3. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of ChPT dated 22 May 2012 was forwarded to the concerned users / representative bodies and prospective bidders (as per the list provided by the ChPT with the proposal) seeking their comments. The proposal was also forwarded to additional users subsequently furnished by ChPT. The comments received from the users / representative bodies and prospective bidders were forwarded to ChPT as feedback information. The ChPT has also furnished its remarks on the comments of some of the users / representative bodies and prospective bidders.

4.1 Based on a preliminary scrutiny of the proposal, ChPT was requested to furnish additional information/clarifications on various points vide our letter dated 27 June 2012. The ChPT vide its letter dated 13 July 2012 received by us through email on 16 July 2012 has furnished its replies to our queries. A summary of the queries raised by us and the response of ChPT are juxtaposed below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response from ChPT
(A).	Optimal Capacity:	
(i).	The proposal of the ChPT is to develop an exclusive berth for handling cars through RORO vessels considering the traffic potential in the future and to utilize the spare capacity of the berth to handle break-bulk cargo. As per the traffic analysis contained in the Detailed Project Report (DPR) the estimated volumes through RORO vessels ranges from 2,86,001 cars in the year 2012-13 to 8,45,846 cars in the year 2043-44. However, as per the upfront tariff proposal of the port, the optimal capacity of car handling through RORO vessels is pegged at 4,25,833 cars per annum. Considering the project life of 30 years and the estimated growth of volumes of car handling, the optimal capacity considered by the port at 4,25,833 cars per annum appears to be on the much lower side. In contrast to this position, the traffic analysis in the DPR mentions estimated volume of break bulk cargo to be handled through RORO berth as 65,000 tonnes in the year 2013-14 which increases to 1,25,000 tonnes in the year 2043-44. However, the port has considered the optimal capacity of	The DPR prepared by the consultant WAPCOS, contains details on the traffic projection for both Car export and import and the projection for various types of break bulk cargo. However the DPR ultimately considers only the car traffic for revenue calculation and for evaluation. The DPR did not contain details on the capacity of the berth in terms of the volume of cargo that could be handled. Further the projection is given for various types of break bulk cargo. These aspects had been reviewed by the port and it was decided that the berth be utilized for handling both the car traffic and also the break bulk cargo traffic. Further the BOT operator will also be allowed to handle steel and its allied products as indicated in the proposal and other cargo comprising of Granite, Logs and wood pulp. Accordingly the capacity of the berth has been assessed. As per the calculations made for capacity determination which was given in the proposal, the capacity of the berth gets restricted due to the optimal capacity of the storage yard. Hence the capacity of the berth for handling cars with the available storage space is 4,25,833 cars. The berth

	the break-bulk cargo at 2,79,803 tonnes per annum which is seen to be on the much higher side compared to the estimated traffic volumes during the project life. Since the revenue model adopted for upfront tariff fixation is dependent on the optimal capacity of the different cargo groups, the ChPT may review the optimal capacity of the two cargo groups based on the traffic analysis contained in the DPR, if necessary.	needs to be put into use for handling break bulk cargo for which there is demand. Accordingly the calculation has been done such that the berth can handle higher volume of break bulk cargo than the projected volume.
(ii).	The ChPT has assessed the optimal berth capacity of RORO berth at 12,26,400 cars per annum at 70% utilization adopting the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for multipurpose berth. While arriving at this berth capacity, the port has considered a handling rate of 200 cars per hour reportedly based on the actual handling rate achieved by the existing major car exporter at the port during the last 3 years. The ChPT is requested to clarify the following points in this regard.	---
	(a). The average number of cars per ship is reported at 3839, 2998 and 2529 during the years 2009-10 to 2011-12 respectively in the table furnished under Chapter-3 Present status (Page 7) of final report. However, the average number of cars per ship for the said three years is reported at 3097, 2770 and 2557 respectively in the table furnished under chapter 5.2 - capacity determination for car handling. ChPT to reconcile the position.	The Table furnished under Chapter-3 Present Status (Page 7) of Final Report and the values given under Chapter 5.2 (Page 9) has been reconciled. (The port has revised the values furnished under Chapter 5.2).
	(b). The average time taken per vessel (operation) by the existing major user during the years 2009-10 to 2011-12 is reported at 15:56, 13:56 and 13:59 hours respectively and accordingly the average number of cars handled per hour is worked out at 194, 198 and 183 for the corresponding years. Taking into account the total number of cars handled during the said three years at 272599, 221622 and 230152 and the total hours of operation at 1419, 1115 and 1315 for the corresponding years as reported by the port, the average cars handled per hour works out to 192, 198 and 175 respectively as against 194, 198 and 183 reported by the port. The ChPT to furnish the workings for arriving at the average time taken per vessel and review the average number of cars handled per hour reported by it for the three years 2009-10 to 2011-12.	The values given in column pertaining to number of cars handled and the total time taken in hours for operation are correct. The other columns have been modified. (The average number of cars handled per hour has been modified to 192, 198 and 175 cars per annum for the years 2009-10 2011-12 respectively).
	(c). The port has stated in its proposal that the proposed facility will be a common user facility. The ChPT to clarify whether the actual handling rate achieved by the existing user will hold good for other users	The actual handling rate achieved by the existing user will hold good for other users also as the operations will be similar.

	also who may avail the proposed facility and justify the handling rate adopted by it in the estimation of optimal berth capacity.	
	(d). The ChPT to review the handling rate considered by it taking into account the benefits / advantages of a multilevel parking yard vis-à-vis the existing open parking yard in terms of efficiency in operation.	The ChPT has stated that irrespective of multi-level car parking or open parking yard, the rate of loading of cars to the ship will be the same.
(iii).	The ChPT has determined the optimal capacity of the multilevel car parking yard at 4,25,833 cars per annum reportedly adopting the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for assessing the optimum storage capacity for container terminal. The ChPT to furnish / clarify the following points in this regard:	---
	(a). The ChPT has considered the total area of multilevel car park at 61,800 sq. m. (10,300 sq. m. x 6 stories). As mentioned in the DPR, 20% of the total area is covered by Ramp, Pump room, Elevator, etc. and balance 80% (i.e. 49,440 sq. m.) is allotted for car parking. The ChPT to explain the basis for arriving at the area required for ramp, elevator, etc. at 20% of the total area.	As indicated in the DPR, the area requirement for ramp, elevator etc. were individually worked out and then added together which comes to approximately 20% of the total area.
	(b). The ChPT has arrived at the number of parking slots at 5000 taking into account the parking area of 49440 sq. m. and considering the area required for each car at 10 sq. m. The DPR (table furnished under chapter 4.10, page 81), mentions the average area required for storage of each car as 7.75 sq. m. considering the various sizes of cars manufactured by three different companies. However, the port has considered the average area required for storage of each car at 10 sq. m. in the estimation of optimal storage capacity. The ChPT to explain the reasons for considering the average area required for each car at a higher level as it has resulted in reduction in the estimated optimal capacity of the multilevel car park.	The area 7.75 sq. m. considered is the area actually required for parking the cars. But additional area is required for space in-between the cars, space for movement of the cars etc. and hence the average area of 10 sq. m. is considered for assessing the storage capacity.
	(c). The ChPT to justify the average dwell time of 3 days considered by it, taking into account the lead time required for movement of cars into the parking yard and the berthing of the vessel, especially when the entire RORO vessel is loaded in two shifts on an average, as reported by the port. Since the average dwell time of 3 days considered by the port is reportedly based on an analysis carried out with the present data, the ChPT to review the average dwell time considered by it taking into account the area available in the proposed	The dwell time of 3 days is arrived at as an improvement on the present dwell time of 4 days which is required for movement of number of cars required per vessel. This improved dwell time value has to be achieved by the operator in the proposed multi-level parking yard which will have an area of 49,440 sq. m. which is less than the existing parking area of 62,000 sq. m.

	multilevel parking yard vis-à-vis the existing open parking yard.																									
	(d). As per the DPR the capacity of the multilevel car park is designed to accommodate 5000 cars reportedly based on the maximum no. of cars that can be exported through one vessel. The ChPT to clarify whether it proposes to store the cars meant for one vessel only at any given point of time. In case if cars meant for more than one vessel can be stored simultaneously, the capacity of the parking yard may be reviewed to minimize the gap between quay and yard capacity.	<p>The storage capacity of the multi level parking is designed to accommodate 5000 cars. However, the average parcel size of number of cars considered in the calculation for fixing upfront tariff (in berth hire calculation) is only 3000 cars. As such the multi-level parking yard can store the cargo meant for more than one vessel simultaneously. However it is pointed out that the value of 3000 cars considered is only average and the actual numbers for each of the vessel is bound to vary and can be upto 5000 cars.</p> <p>(The port has not addressed the issue on minimlzing the gap between quay and yard capacity).</p>																								
(iv).	The ChPT has determined the optimal capacity of the RORO berth for car handling at 4,25,833 cars per annum, being the lower of the optimal berth capacity of 12,26,400 cars per annum and optimal storage capacity of 4,25,833 cars per annum. Since the yard capacity is the limiting factor, the port has proposed to utilize the spare capacity of the berth for handling break-bulk cargo. The port has assessed the spare capacity of the berth for handling break-bulk cargo at 2,79,803 tons reportedly adopting the formula prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for multipurpose berth. The port to clarify the following points in this regard:	---																								
	(a). The port has assessed the no. of berth days required for handling optimal capacity for handling RORO vessels at 129.6 days considering a handling rate of 136.9 cars per hour on an average and has thus assessed the spare capacity available for handling break bulk cargo as 125.9 days at 70% utilisation (i.e. 255.5 days minus 129.6 days). However, taking into account the handling rate of 200 cars per hour considered by it in the estimation of optimal berth capacity for handling RORO vessels, the no. of berth days required for handling the optimal capacity of 4,25,833 cars works out only to 88.7 days, leaving a spare capacity of 166.8 days at 70% utilization (i.e. 255.5 days minus 88.7 days). The contention of the port in this regard that the handling rate of 200 cars represents operation time alone and taking into account the additional time occupied by the RORO vessels before and after operation, the average gross handling rate works out to 136.9 cars per hour based on past record is not supported with details of	<p>The details of the total operational time and the total time the berth is occupied by the vessels is given below;</p> <table><tr><th>Year</th><th>No. of cars handled</th><th>Total operation time</th><th>Total time at berth</th><th>Ave. No. of cars(op)</th><th>Ave. No. of cars/berth Hr</th></tr><tr><td>2009-10</td><td>272599</td><td>1419</td><td>1720</td><td>192</td><td>158</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>221822</td><td>1115</td><td>1713</td><td>198</td><td>129</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>230152</td><td>1315</td><td>1914</td><td>175</td><td>120</td></tr></table> <p>The average number of cars handled per hour with reference to the time at berth, i.e. gross value is 136. This value is used to arrive at the berth occupancy which would be 130.4 days.</p> <p>(The port has revised the handling rate with reference to berth time from 136.9 cars per hour to 136 cars per hour and consequently the no. of berth days required for car handling is revised to 130.4 days from 129.6 days considered earlier).</p>	Year	No. of cars handled	Total operation time	Total time at berth	Ave. No. of cars(op)	Ave. No. of cars/berth Hr	2009-10	272599	1419	1720	192	158	2010-11	221822	1115	1713	198	129	2011-12	230152	1315	1914	175	120
Year	No. of cars handled	Total operation time	Total time at berth	Ave. No. of cars(op)	Ave. No. of cars/berth Hr																					
2009-10	272599	1419	1720	192	158																					
2010-11	221822	1115	1713	198	129																					
2011-12	230152	1315	1914	175	120																					

	actual additional time occupied by the vessels during the last 3 years. Therefore, the ChPT to justify the handling rate of 136.9 cars per hour based on past actuals.	
	(b). The ChPT has considered a handling rate of 4000 tons per day for steel cargo and 2500 tons per day for other cargo in the determination of optimal berth capacity for handling break bulk cargo reportedly as per the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for multipurpose berth. ChPT to note that the handling rate of 4000 tons for steel cargo and 2500 tons for other cargo prescribed in the guidelines is with reference to the provision of 3 Electrical Level Luffing wharf cranes of 20 Tons capacity each whereas the proposal of the port is to deploy a Harbour Mobile Crane of 100 tons capacity for ship to shore handling. Since the capacity of the equipment proposed to be deployed by the port is on the higher side compared to the capacity of the equipment prescribed in the norms, it is obvious that it would result in higher productivity than prescribed in the norms. The Authority while fixing tariff for deployment of HMC of 100 tons capacity by the private operators at some of major port trusts like Paradip Port Trust, V.O.C. Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust has considered the handling rate for steel cargo and other cargo with a 50% increase over the handling rate prescribed in the norms, i.e. 6000 tons per day for steel and bagged cargo and 3750 tons per day for other cargo. The ChPT to review the handling rates considered by it for handling steel and other cargo based on the handling rates mentioned above.	The revised norms for handling rate as prescribed by TAMP for other ports in respect of the steel cargo and the other cargo is adopted. Accordingly the workings are modified in the tariff proposal.
	(c). The ChPT has assessed the spare capacity available for handling break bulk cargo at 125.9 days at 70% utilization (255.5 days minus 126.9 days). However, while calculating the optimal berth capacity for 125.9 days, the port has again applied a factor of 70% on the 125.9 days which is a double counting of 70% norm resulting in under estimation of optimal berth capacity. Therefore, the ChPT to rectify the calculation.	The two different types of cargo handling facilities (Container terminal based and Multi Purpose Berth) are to be treated as two separate berths and formula is applied separately. (The port has not addressed the issue. By applying 70% factor on the remaining berth days of 125.1 days available for handling break bulk cargo, the effective berth occupancy considered is 87.6 days. Hence, the total berth days considered by the port works out to 218 days (130.4 days for car handling and 87.6 days for break bulk cargo), which shows the total berth utilization at 59.70% as against 70% stipulated in the 2008 guidelines).
	(d). The ChPT has considered the share of steel cargo and other cargo in the total break-bulk cargo at 45% and 55%	This is taken into account and accordingly Annexure -2, 7 & 8 are modified.

	<p>respectively reportedly based on actual cargo share pattern obtained during the past years. The ChPT has applied this percentage share in the formulae without adjusting it for difference in handling rate between steel cargo and other cargo. In view of this, the actual percentage share of steel cargo (70% of 4000 x 125.9 days x 45% = 158634 tons) and other cargo (70% of 2500 x 125.9 days x 55% = 121179 tons) in the total optimal capacity of break bulk cargo (279813 tons) works out to 57% and 43% respectively as against the reported actual share pattern of 45% and 55% during the past years. The ChPT to review the percentage share of steel cargo and other cargo considered by it in the optimal capacity of break-bulk cargo.</p>	<p>(The port has revised the share of capacity of steel cargo and other cargo and accordingly the optimal capacity for break bulk cargo stands modified).</p>
(B).	Capital cost:	
(i).	<p>The ChPT has estimated the cost of construction of berth at ₹5281.85 lakhs and has apportioned 25% of such cost to cargo handling activities. As per the 2008 tariff guidelines, cost of berth apron and approach should be considered under cargo handling activity for the purpose of fixation of cargo handling charges. The ChPT to clarify whether the berth construction cost estimated by ChPT includes cost of berth apron and approach also and furnish the basis for apportioning 25% of the berth construction cost to cargo handling activities.</p>	<p>The ChPT used 25% of the cost of construction of berth for consideration in the calculation of the handling cost in the Mega Container Terminal which was approved by TAMP earlier. The same norm has been adopted in this case also.</p>
(ii).	<p>The ChPT has estimated the cost of capital dredging at ₹660.00 lakhs considering the estimated quantity of dredging at 2,20,000 cu. m. and unit rate of ₹300/- per cu. m. The DPR (at page 79) indicates the estimated quantity of dredging at 2,00,000 cu. m. The ChPT to furnish the reasons for considering higher quantity of dredging in the estimation of capital dredging cost.</p>	<p>The quantity of dredging is 2,00,000 cu.m. Considering the tolerance at 10%, for estimation purpose, it has been taken as 2,20,000 cu. m.</p>
(iii).	<p>The total capital cost considered by the ChPT under berthing activity is at ₹4853 lakhs which comprises of cost of construction of berth at ₹3962 lakhs (75% of 5281.85 lakhs), cost of capital dredging at ₹660 lakhs and ₹231 lakhs towards other cost being 5% of the berth cost and dredging cost. As stipulated under clause 4.4 of Annex-V (Norms for fixation of upfront tariff for multipurpose berth) of 2008 upfront tariff guidelines, the capital cost under berthing activity will comprise only two items, viz. cost of construction of berth and cost of alongside dredging and there is no provision for considering 5% of capital cost towards other cost. ChPT to note that</p>	<p>The 5% of the capital cost towards other cost has been considered in the berthing activity similar to the norm adopted for the handling activity. The 10% is towards the engineering contingencies work whereas 5% towards the other cost is for IDC and other SPV cost.</p>

	estimated cost of construction of berth already contains a provision of 10% towards contingencies.	
(iv).	The ChPT has considered the total estimated cost of construction of multilevel car parking facility at ₹4059.12 lakhs out of which ₹60.00 lakhs is considered mechanical and electrical equipment and the balance under civil cost. It is seen from the BOQ given in the DPR that the mechanical and electrical equipment cost represents cost of elevators and 250 KVA DG set. The list of mechanical and electrical equipment prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose berth do not include provision of elevators and DG set. Further, it appears that the elevators and DG set are not separate assets but only a part of multilevel car parking yard. The ChPT may review.	The cost towards elevators and DG set are to be viewed as the type of mechanical and electrical equipments required for functioning of the car handling facility similar to the type of cargo handling and substation required for break bulk cargo handling. Hence these equipments can be treated on par with the mechanical and electrical equipments normally prescribed for cargo handling.
(v).	The BOQ for construction of multilevel car parking yard includes ₹1 crore towards value of existing buildings at the proposed site which are proposed to be taken over by the BOT operator and also ₹10 lakhs towards their demolition. The ChPT to clarify why the users of the proposed RORO cum multipurpose berth should bear the additional burden towards the cost of existing port asset and its demolition and also explain how valuation of the Port Trust property is done.	The present value of the building has to be accounted and hence Chennai Port Trust proposed to recover this cost from the prospective BOT operator. The Consultant has arrived at the value of the building considering the present cost, further improvements done to the building and considering necessary depreciation to the building. The policy at present followed in Chennai Port in assessing the cost of the existing building is by means of valuation by a third party.
(vi).	The capital cost considered in the proposal is seen to be based on cost estimates furnished in the DPR which was prepared in July 2011. As already mentioned in the guidelines, the capital cost should be updated to capture the prevailing market rate while fixing the upfront tariff cap. The ChPT to update the estimates of capital costs to reflect the prevailing market rate.	The Consultant has prepared the estimate based on the CPWD rates and Tamil Nadu PWD rates prevailing during October 2011. The same estimate has been sent to the Standing Finance Committee (SFC) and the cost estimate has been frozen accordingly.
(vii).	The DPR contains rough cost estimates for the civil works and dredging. The unit rates considered in the cost estimates, including unit rate for capital dredging needs to be substantiated with documentary support in the form of budgetary quotations, rate analysis, etc.	As indicated in the Column above the consultant had worked out the estimates for the civil works on the basis of CPWD and Tamil Nadu PWD rates. As far as dredging work is concerned, it is based on the quotation given by Kerala Maritime Board for carrying out the dredging work for Pondicherry Port. The port has furnished a copy of the letter of Kerala State Maritime Development Corporation Ltd. (KSMDCL) dated 19 October 2009. (The document furnished by the port shows the unit rate of dredging at ₹205/- per cu. m. + service tax and mobilization / demobilization charges at ₹60 lakhs + service tax. Accordingly, the estimated cost of dredging for 2,20,000 sq. m. including service tax at 12.36% works

		out to ₹574.16 lakhs as against the estimate of ₹660.00 lakhs considered by the port).
(viii).	The proposal of ChPT envisages allotment of 5000 sq. m. area towards storage area for break-bulk cargo considering the area as open space area. The capital cost estimates furnished by ChPT do not include any expenditure towards development of storage yard in the said area. The ChPT to confirm that the area proposed to be allotted is readily usable for storage purpose and the BOT operator is not expected to invest any amount for development of the same.	The area of 5000 sq. m. is developed land and as such the BOT operator is not expected to invest any amount for the development of the same.
(C).	Operating cost:	
(i).	Lease rental : The ChPT has estimated the payment of licence fee by the BOT operator as an item of operating cost for the area proposed to be allotted under the project. The following points may be clarified in this regard.	---
	(a). The ChPT has considered a rate of ₹4542/- per 100 sq. m. per month for developed area and ₹2390/- per 100 sq. m. per month for undeveloped area reportedly as per the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ChPT. ChPT to confirm that the rates adopted for estimation of license fee are the updated rates after taking into account escalation factor applicable as per the Land Policy Guidelines announced by the Government from time to time.	The rate adopted for the developed area and the undeveloped area of ₹4542/- and ₹2390/- per 100 sq. m. respectively are updated rates as per existing Scale or Rates of Chennai Port after taking into account escalation factor applicable.
	(b). The revision of lease rentals at ChPT is overdue. As recorded in paragraph No.7 of order No.TAMP/47/2008-CHPT dated 10 November 2010 passed by the Authority relating to disposal of the proposal filed by ChPT for revision of lease rental, the ChPT vide its letter dated 12 August 2010 had informed that it has initiated steps to assess the market value of its lands under all options specified in the Land Policy Guidelines. Based on the above position the ChPT was allowed to continue with the existing rates with annual escalation at applicable rates already accrued as per the Government policy from time to time and annual escalation that may accrue till the fresh proposal to be filed by the CHPT to review its estate rentals is disposed off by this Authority with a direction to file the revised proposal for revision of lease rentals within 31 December 2010. However, despite reminders, the ChPT has not filed its proposal for revision of lease rentals so far. As the revision of lease	The revised Estate Rental proposal is under submission after taking into account the latest Guideline value issued by the Tamil Nadu Government. (The port has not updated the lease rental estimates based on prevailing market value of land).

	rentals may have an impact on the upfront tariff to be fixed for the subject project, the ChPT is requested to consider the updated lease rentals as per the Land Policy Guidelines in force.	
	(c). The ChPT has proposed to apportion the licence fee for the berth area of 9000 sq. m. between car handling activity and break-bulk cargo handling activity while the licence fee in respect of total area allotted for multilevel car parking yard is allocated to car handling activity. The port has stated that the total area of 10,300 sq. m. allotted for multilevel car park includes an area of 2200 sq. m. of berth area and accordingly it has considered lease rental for 8100 sq. m. alone under the car handling activity. By doing so, the port has considered apportionment of lease rental in respect of 2200 sq. m. area on which multilevel car parking yard will be located between car handling activity and break-bulk cargo handling activity in the ratio of 50:50. In view of the location of multilevel car parking yard in the area of 2200 sq. m., it is likely that this area will be used for car handling activities, the reasons why this area is not considered under car handling activity for lease rental estimation are not clear. ChPT to clarify the position.	<p>The area of 10,300 sq. m. accounted under the car handling activity comprise of 8,100 sq. m. of developed space that will be allotted to the BOT operator and an area of 2200 sq. m. is to be developed by the BOT operator adjacent to the land in the water front. This 2200 sq. m. area will be developed by the BOT operator by constructing suitable pile structure. Hence the area of 8100 sq. m. allotted by the port is considered as developed land and lease rate of ₹4542/- per 100 sq. m. per month has been applied. For the 2200 sq. m. land lease rate of ₹2390/- per 100 sq. m. per month has been applied as per existing SoR.</p> <p>(ChPT has not explained the reasons for allocation of lease rental of 2,200 sq. m. of berth area which will be fully occupied by multilevel car park also between car handling and cargo handling activities in the ratio of 50:50).</p>
	(d). The estimated lease rental considered by ChPT under break-bulk cargo handling activity includes lease rental for the 5000 sq. m. area proposed to be allotted for storage of break-bulk cargo. In this connection, the ChPT to furnish the yard capacity for break bulk cargo taking into consideration the stacking area, stacking quantity, average dwell time of cargo, the annual turnover assumed and justify each of the parameters adopted with reference to the actual parameters achieved by the port for handling these cargo items to justify the land proposed to be allotted for break bulk cargo and also to show that the yard capacity of these cargo more or less matches with the optimal quay capacity of the break bulk cargo.	The TAMP Guideline of 2008 has not provided the approach, formula and norms to be adopted for calculation of the yard capacity in respect of the multipurpose cargo berth. Hence the yard capacity could not be assessed. Further in view of the difficulty to provide yard for handling and storage of the cargo in a place adjacent to the proposed berth, the port will be allotting the space in O & M yard which will be about 2 km away from the berth which is not the case with any multipurpose cargo berths. As such, this berth is unique in nature due to the above point and also due to the fact that it will be used as a RORO berth also.
(ii).	In view of the points mentioned at Sl. No.(B) (iv) above, the ChPT may review the estimation of repairs and maintenance cost at 5% p.a. and depreciation of elevators and DG sets at 10.34% p.a.	For the reasons brought out against query No.B (iv) above, there will not be any change in the estimated repairs and maintenance cost and depreciation.
(iii).	<u>Equipment Hire charges:</u>	
	(a). The ChPT has considered hire charges for 1 No. HMC of 100 ton capacity, 1 No. each of FLT of 20 tons and 10 tons capacity and 5 Nos. tractor trailers of 20 tons capacity, in the estimation of operating cost for break bulk cargo handling. The	The proposed berth is primarily RoRo berth with provision to handle break bulk cargo. As per the guidelines of TAMP for the PPP projects, the normative list of equipments provided therein are for the berth being exclusively used as multi purpose cargo

	<p>reason for inclusion of hire charges in the operating cost appears to be that the capital cost estimates of the port do not include cost of equipment as per the guideline provisions. The normative list of equipment prescribed in the 2008 tariff guidelines for multipurpose berth comprises of 3 Nos. Level Luffing wharf cranes of 20 T capacity with grab / hook attachments, 4 Nos. Fork Lift Truck of 5 Tons capacity, 2 Nos. Fork Lift Truck of 10 Tons capacity and 3 Nos. Pay loaders of 10 Tons capacity. The ChPT to justify the fleet of equipment considered by it vis-à-vis provided in the guidelines.</p>	<p>berth. As this is not an exclusive multi purpose cargo berth, flexibility is given to the BOT operator to provide part of the equipment on ownership basis and the rest of the equipment through hire. Accordingly, the fleet of equipment hire has been prescribed and accounted in the tariff calculation. Further as the handling and storage yard is now being provided by the port at a different location, the equipment requirement had been reviewed and modified and justification for the same is also provided in page 15 of the upfront tariff report.</p> <p>(The port has increased the requirement of tractor trailers from 5 Nos. to 7 Nos. and accordingly revised the estimated hire charges towards tractor trailers. The port has also revised the hire charges for all equipment based on revised berth occupancy of 125.1 days for break bulk cargo).</p>															
	<p>(b). The ChPT has reportedly considered the hire charges for various equipment mentioned above at the rates prescribed in the existing Scale of Rates of ChPT. The ChPT to clarify the following points in this regard:</p>																
	<p>(i). Whether a conditionality will be included in licence agreement that the BOT operator should hire the equipment from the ChPT. If not, the ChPT to explain the logic behind adopting the existing rates of ChPT, especially when the rates are not derived based on standalone costing of the equipment but on the basis of overall financial / cost position of the port.</p>	<p>The BOT operator is free to hire equipment from any source. It is true that the rates are not derived based on the stand alone costing of the equipment. However, it may not be appropriate to go on the basis of hire rates available from the market as it may vary depending on the period of hire, type of usage etc. Hence, it was considered that the rates available in ChPT Scale of Rates would be relied upon for accounting the hire charges.</p>															
	<p>(ii). The ChPT to provide reference to the relevant schedules in the existing Scale of Rates of ChPT for the various rates considered by it.</p>	<p>The relevant schedules are provided hereunder:</p> <table border="1" data-bbox="757 1400 1215 1668"> <thead> <tr> <th>Equipment Type</th><th>Rate in ₹</th><th>Reference number in the SOR</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mobile crane 75 tons</td><td>15000 per shift or part</td><td>Chapter VI Category II Item 6</td></tr> <tr> <td>FLT 20 tons</td><td>14490 per shift</td><td>Chapter III Scale 10 Item 2</td></tr> <tr> <td>FLT 10 tons</td><td>4368 per shift</td><td>Chapter III Scale 10 Item 2</td></tr> <tr> <td>Tractor trailer 10 tons</td><td>2168 (1590 + 578)</td><td>Chapter VI Category II Item 1 (a) and (b)</td></tr> </tbody> </table>	Equipment Type	Rate in ₹	Reference number in the SOR	Mobile crane 75 tons	15000 per shift or part	Chapter VI Category II Item 6	FLT 20 tons	14490 per shift	Chapter III Scale 10 Item 2	FLT 10 tons	4368 per shift	Chapter III Scale 10 Item 2	Tractor trailer 10 tons	2168 (1590 + 578)	Chapter VI Category II Item 1 (a) and (b)
Equipment Type	Rate in ₹	Reference number in the SOR															
Mobile crane 75 tons	15000 per shift or part	Chapter VI Category II Item 6															
FLT 20 tons	14490 per shift	Chapter III Scale 10 Item 2															
FLT 10 tons	4368 per shift	Chapter III Scale 10 Item 2															
Tractor trailer 10 tons	2168 (1590 + 578)	Chapter VI Category II Item 1 (a) and (b)															
	<p>(iii). The ChPT has stated that the hire charges for the 20 ton capacity tractor trailer is considered at double of the rate prescribed in the SoR of ChPT for 10 ton tractor trailer since the SoR of ChPT do not prescribe rate for 20 ton tractor trailer. The ChPT is requested to confirm that the rates</p>	<p>The 20 ton tractor trailer charges has been assumed as double the rate of 10 ton tractor trailer charges and as mentioned earlier, the charges for such equipments are not readily available and depends on the period of hire and so many other factors which the BOT operator only has to decide.</p>															

	will increase in direct proportion to the capacity of the tractor trailer. It is suggested that the ChPT may update the hire charges for 20 Ton tractor trailer based on the prevailing market rate, supported by documentary evidence.													
	(c). The ChPT has reported the capacity of the HMC as 100 tons at clause 5.5.9 (Equipment Hire) of the proposal whereas the capacity is indicated as 75 tons in Annex-4 (Operating cost of break bulk cargo handling activities). The ChPT to clarify the position and revise the estimated hire charges, if necessary.	The clause 5.5.9 is amended and the HMC proposed is 75 tons capacity only.												
(D).	Revenue Requirement and proposed tariff:													
(i).	The ChPT has proposed a charge of ₹343.42 per car for handling through RORO vessel. Since the existing tariff for handling car through RORO vessels is on ad-valorem basis, the ChPT is requested to furnish the average revenue per car earned by it from handling cars through RORO vessels, as per the approved SOR, during the last 3 years.	<p>The average revenue for handling cars through Ro-Ro vessels on advalorem basis as per ChPT's Scale of Rates and the average revenue per car after allowing volume discounts as per agreement entered with M/s.Hyundai Motors India Limited is furnished in the table below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Avg. revenue per car ₹</th><th>after discount) ₹</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td><td>1123.75</td><td>335.93</td></tr> <tr> <td>2010-11</td><td>1013.84</td><td>344.57</td></tr> <tr> <td>2011-12</td><td>1084.77</td><td>342.58</td></tr> </tbody> </table>	Year	Avg. revenue per car ₹	after discount) ₹	2009-10	1123.75	335.93	2010-11	1013.84	344.57	2011-12	1084.77	342.58
Year	Avg. revenue per car ₹	after discount) ₹												
2009-10	1123.75	335.93												
2010-11	1013.84	344.57												
2011-12	1084.77	342.58												
(ii).	The ChPT has not proposed concessional rate for coastal handling of cars. The ChPT to confirm that the entire estimated volume of car handling is foreign cargo only.	The entire estimated volume of car handling is only foreign cargo.												
(iii).	The ChPT has stated that 80%, 10% and 10% of the estimated volume of cars will attract storage for 3 days after the free period, 4 to 6 days and beyond 6 days respectively and has proposed the storage charges at ₹20.40 per car per day for first 3 days (beyond free period of 3 days), ₹30.60 per day per car for next 3 days and ₹40.80 per day per car beyond 6 days. The ChPT to furnish detailed workings for arriving at the proposed storage charges.	<p>The details are furnished in Annexure 6 of the tariff proposal.</p> <p>(The port has clarified that only 5% of the optimal capacity will stay beyond the free period and out of this 5%, 80% will fall under the first slab of 1-3 days beyond free period, 10% each will fall under the next two slabs. However, the port has not furnished workings to show how the revenue requirement from storage charges would be met from the proposed storage charges).</p>												
(iv).	The ChPT has stated that only 5% of the estimated car volume will attract miscellaneous services and has thus arrived at the miscellaneous charge at ₹70.09 per car. The ChPT to furnish the basis for considering 5% of the volume for providing miscellaneous services.	It is presumed that the miscellaneous charges are only for attending the cleaning of the car, attending to any small repair works etc. These types of miscellaneous activities can be expected only to 5% at the maximum of the volume of car that will be handled by the RoRo berth. Hence, 5% of the volume has been assumed.												
(v).	The ChPT has reportedly proposed differential handling charges for steel cargo and other cargo by apportioning the revenue requirement in the cargo share ratio of 45:55 respectively. Based on the approach adopted by the ChPT and taking into account the revenue requirement of	<p>As required, the revised workings are furnished in Annexure 7 of the tariff proposal.</p> <p>(Annexure 7 of the tariff proposal gives the details of revenue requirement in respect of break bulk cargo handling and it does not</p>												

	<p>₹404.40 lakhs, the composite handling charges for steel cargo and other cargo works out to ₹114.72 per tonne ($404.40 \times 0.45 / 158634$) and ₹183.55 per tonne ($404.40 \times 0.55 / 121179$) as against the rates of ₹143.53 per tonne and ₹150.55 per tonne proposed by the ChPT. It appears that the ChPT has considered the optimal capacity of steel cargo and other cargo at 125911 tonnes and 153891 tonnes respectively for calculation of handling rate whereas as per the optimal capacity calculation furnished by ChPT the same works out to 158634 tonnes and 121179 tonnes respectively. The ChPT to review the position and furnish workings in this regard.</p>	<p>contain any workings for apportionment of revenue requirement between steel cargo and other cargo as stated by the port).</p>
(vi).	<p>The ChPT has proposed concessional rate for coastal cargo for both steel cargo and other cargo. The share of coastal cargo in the optimal capacity of steel and other cargo and its revenue impact in the computation of handling charges may be furnished with detailed workings.</p>	<p>The detailed workings are furnished in Annexure 8 of the tariff proposal.</p> <p>(The Annexure 8 of the proposal do not contain the details of share of coastal cargo in the optimal capacity of steel cargo and other cargo. The port has also not furnished the workings for calculation of the concessional rate for coastal cargo).</p>
(E). Berth hire charges:		
(i).	<p>The ChPT has considered the average GRT of RORO vessels, steel cargo vessels and other cargo vessels at 50,885 tons, 12,000 tons and 8,200 tons respectively and it has considered an average parcel size of the said three groups of vessels at 3000 tons, 5300 tons and 6600 tons respectively in the berth hire computation reportedly based on past data. As stated by ChPT, the proposed RORO berth is designed to cater to the vessels of 60,000 DWT which is higher than the maximum DWT of existing RORO vessel at 40,400 DWT. Therefore, the ChPT to justify the average GRT and average parcel size considered by it for the three cargo groups with reference to the past actuals and also taking into account the capacity of the proposed RORO berth.</p>	<p>The average GRT and average parcel size for RORO and the two group of break bulk cargo are based on the past data. The GRT of the car carriers are normally higher than the DWT similar to cruise vessels.</p>
(ii).	<p>The ChPT has considered the ship day output in respect of RORO vessels at 4,800 cars per day based on the handling rate of 200 cars per hour. However, the ChPT has considered the gross handling rate for arriving at the berth capacity at 136.9 cars per hour reportedly taking into consideration the additional time required before and after cargo operation. Presumably, the berth hire charges are payable for the actual period of berth occupancy including the additional time required before and after operations. Hence, it may be appropriate to consider</p>	<p>This has been carried out in Annexure 10 of the tariff proposal.</p> <p>(The port has revised ship day output from 200 cars per hour to 136 cars per hour with reference to the berth time required for handling).</p>

	the handling rate of 136.9 cars per hour in the computation of berth hire charges. The ChPT to revise the ship day output of 4800 cars per day considered by it in the berth hire computation.	
(iii).	At 70% utilization norm provided in the 2008 tariff guidelines, the berth occupancy should be 6132 hours in a year ($0.7 \times 24 \times 365$). However, as per the berth hire computation furnished by the ChPT, the total berth occupancy hours works out only to 4362 hours ($2129.17 + 755.47 + 1477.36$). The ChPT to review the position and revise the computation of berth hire charges.	<p>This has been carried out in Annexure 10 of the tariff proposal.</p> <p>(The total berth occupancy hours considered in the revised berth hire calculation works out to 5223.62 hours ($3131.15 + 707.98 + 1384.49$) as against 6132 hours at 70% utilization. The difference is on account of double counting of 70% norm in the optimal capacity calculation of break bulk cargo which is not rectified by the port despite a query).</p>
(iv).	The capital dredging is the responsibility of the BOT operator and the port has also estimated a sum of ₹660 lakhs and considered in the total capital cost of the berth and the berth hire charges are proposed to be collected by the BOT operator. As per the tariff guidelines for calculation of berth hire the operating cost for berthing activity inter-alia includes 1% on the cost of capital dredging carried out alongside the berth. However, in the present case the ChPT has not considered 1% of the capital cost of dredging under operating cost and has stated that maintenance dredging alongside the berth will be the responsibility of the port. In this context, the ChPT to explain the reasons for undertaking the responsibility of maintenance dredging and also clarify whether it intends to levy any charges on the BOT operator in this regard.	The ChPT has been carrying out the maintenance dredging in respect of the Container Terminals which are operated by the BOT operators. In the Mega Container Terminal proposed under PPP mode also, the ChPT has proposed to take up the Capital and maintenance dredging. Hence, 1% of the capital cost of dredging is not taken for consideration while calculating the operating cost. It is not proposed to levy any charge on the BOT operator.
(v).	The depreciation considered under berthing activity does not include depreciation on capital dredging while the capital cost of berthing activity includes the estimated cost of capital dredging. The ChPT to clarify and review the position.	<p>The cost of dredging is included in the capital cost to account for the return. Since there is no life norm for dredging, the depreciation value for this was not considered.</p> <p>(The depreciation on capital dredging is considered at 3.34% p.a. keeping in view the license period of 30 years in all other upfront tariff Orders passed by the Authority so far).</p>
(vi).	The operating cost considered by the ChPT under berthing activity includes 5% of the capital cost towards other expenses which is not permissible as per guideline provisions. The ChPT to revise the operating cost estimation by excluding this item.	The port has revised the operating cost by excluding 5% towards other expenses.
(vii).	The ChPT has proposed concessional berth hire charges for coastal vessels considering the GRT hours of coastal vessels at 6476129, assuming 5% of the	The workings have been modified and furnished in Annexure 10 of the tariff proposal.

	total GRT hours towards coastal vessels. The ChPT to justify the share of GRT hours for coastal vessels based on the share of coastal vessels in the optimal capacity for the different cargo groups and furnish detailed workings in this regard.	(The port has not furnished basis for considering the GRT hours of coastal vessels at 5% of the total GRT hours based on the share of coastal vessels in the optimal capacity).
(F).	Scale of Rates:	
(i).	The conditionality prescribed at clause (vi) of 1.2 General Terms and conditions of the proposed Scale of Rates is seen to be overlapping provision since the non-payment of berth charges for idling of berth is already included as a conditionality under schedule 2.2 at clause (5). The ChPT may delete the overlapping provision.	Clause 1.2 (vi) has been deleted.
(ii).	The proposed prescription of clause (vii) under 1.2 General Terms and Conditions appears to be a new provision. The ChPT to explain the necessity for its prescription.	Clause 1.2 (vii) is deleted.
(iii).	The conditionalities prescribed in the proposed Scale of Rates relating to cessation of berth hire charges and false call for pilot is seen to varying with the standard conditionalities prescribed by the Authority at the other Major Port Trusts. The ChPT to update the conditionalities based on the standard provisions.	The conditionalities are changed as per clause 6.6.1, 6.6.2 and 6.6.3 of TAMP Guidelines March 2005.
(iv).	As per Note 2 under schedule 3.1.1 (Car handling), the ChPT has proposed to charge a uniform rate for cars as well as other type of automobile vehicles like Truck, etc. The area required for storing bigger vehicles like Truck may be more than the area required for storing a car. The ChPT to justify the uniform rate for cars as well as other vehicles proposed by it.	The other types of automobiles like truck will constitute very negligible volume in the total volume of cars traffic the RoRo berth will handle. The applicability of the rates to other vehicles had been indicated to emphasize the rate worked out for car will be applicable for other vehicles also. Due to rationalization in the tariff, the same rate has been prescribed for all types of automobile vehicles.
(v).	The conditionalities governing levy of storage charges for car and break-bulk cargo do not include provision relating to the time from when the free days will be counted and the time from when storage charges will accrue. The ChPT to include conditionality in this regard.	The conditionality is included.
(vi).	The ChPT has proposed the miscellaneous charges for car handling at ₹70.09 per car, which is around 20% of the composite handling charge. The ChPT to mention the nature of miscellaneous services proposed to be provided against this levy, in the proposed Scale of Rates.	The port has stated that the miscellaneous charges will be levied for any of the following services: (a). Clearing any debris and cleaning (b). Attending to any defects in packaging (c). Any other similar service The port has included a provision in this regard in the revised proposed draft Scale of Rates.
(vii).	The ChPT has mentioned in Schedule 4.0 (General note to schedule 2 & 3) that tariff caps will be indexed to WPI as on 1 January 2008 for automatic escalation. As per the 2008 tariff guidelines, the estimated capital and operating cost should reflect the prevailing market price and indexation	The port has modified the conditionality.

should be linked to 1 January of the year in which tariff caps are approved. Accordingly, the ChPT to modify the clause linking indexation to 1 January 2012.	
---	--

4.2 The ChPT has also furnished modified upfront tariff proposal and draft Scale of Rates along with its replies to our queries, vide its letter dated 13 July 2012. The main modifications made by the port in the tariff proposal are summarized below:

- (i). The berth days required for car handling is modified to 130.4 days from 129.6 days considered earlier, which is due to revision of handling rate for car handling from 136.9 cars per hour to 136 cars per hour. Consequently, the balance berth days available for handling break bulk cargo is modified to 125.1 days from 125.9 days considered earlier.
- (ii). The handling rate for steel cargo and other cargo is revised upwards to 6000 tonnes per day and 3750 tonnes per day respectively in line with the handling rates adopted by the Authority in the fixation of hire charges for HMC at other major ports like PPT, VOCPT, VPT and NMPT.
- (iii). The optimal capacity for break bulk cargo is revised upwards to 3,93,320 tonnes per annum from 2,79,803 tonnes per annum considered earlier.
- (iv). The equipment hire charges for handling break bulk cargo is modified to ₹240.93 lakhs per annum from ₹209.76 lakhs per annum considered earlier, which is on account of increase in numbers of tractor trailers and revision of berth occupancy days for break bulk cargo.
- (v). The composite handling charges, storage charges and miscellaneous charges for break-bulk cargo have been modified, as given below:

(a). Composite handling charges

(Rate per tonne in ₹)

Sl. No.	Cargo group	As per proposal dated 22 May 2012		Revised Rates as per letter dated 13 July 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Steel coils, slabs, bars, billets, pipes and allied steel products	144.53	86.72	112.26	67.36
2.	Others (Granites, logs and wood pulp)	150.55	90.33	112.63	67.58

(b). Storage charges

Storage Period	Charges per day per ton or part thereof in ₹	
	As per proposal dated 22 May 2012	Revised as per letter dated 13 July 2012
First 7 days	Free	Free
First 7 days after free period	5.0	3.80
8 to 14 days after free period	7.5	5.70
Beyond 14 days after free period	10.0	7.60

(c). Miscellaneous charges

Cargo	Rate per tonne in ₹	
	As per proposal dated 22 May 2012	Revised as per letter dated 13 July 2012
All types of cargo	8.03	6.11

(vi). The revenue requirement from berth hire charges has been modified to ₹987.96 lakhs per annum from ₹1232.57 lakhs considered earlier which is mainly on account of exclusion of other expenses in the operating cost earlier estimated at 5% of capital cost.

(vii). The proposed berth hire charges have been revised downwards as given below, due to revised revenue requirement and revised total GRT hours.

(Rate per GRT per hour or part thereof in ₹)

Sl. No.	Vessels	As per proposal dated 22 May 2012		Revised as per letter dated 13 July 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All vessels	0.9711	0.5826	0.5626	0.3376

(viii). The conditionality relating to basis for reckoning free days, services against levy of miscellaneous charges for car handling, etc. have been incorporated in the proposed draft Scale of Rates.

5. A joint hearing in this case was held on 27 July 2012 at the Chennai Port Trust premises. At the joint hearing, ChPT and the concerned users/ organisation bodies have made their submissions.

6.1. As decided at the joint hearing, the Chennai Port Trust (ChPT) was requested vide our letter dated 31 July 2012 to take action with reference to some issues and furnish its response along with revised proposal, if necessary, by 3 August 2012. After a reminder on 6 August 2012, the ChPT has responded vide its e-mail letter dated 9 August 2012. The decisions taken at the joint hearing and the response of ChPT thereon are summarised below:

Sl. No.	Decisions taken at the joint hearing	Response of ChPT
(i)	The optimal capacity calculation for break bulk cargo furnished by the port appears to have considered the scaling down factor of 70% twice. The ChPT to recheck the optimal capacity calculation and make necessary consequential changes at other places also.	Necessary corrections have been carried out and the tariff proposal has been modified accordingly.
(ii)	The existing Scale of Rates for lease rentals of the port lands are over due for revision. As agreed, the ChPT may undertake the exercise of assessing the present market value for the land to be allotted for this project and update the proposal	A comprehensive proposal for revision of Licence fee for the entire area of ChPT to TAMP will be submitted shortly and in this regard, the task of collecting various inputs for the same is under process. The present proposal of upfront tariff for proposed Ro-Ro car park is based on the existing rates of licence fee duly approved by TAMP. The proposal for revision of Licence fee for the 24300 sq. m. comprising of developed and undeveloped area to be allotted for the proposed Ro - Ro cum multilevel car park and multipurpose Cargo Terminal is not being submitted now and the revised upfront tariff proposal based on the decisions taken at the Joint hearing on 27.7.2012 is submitted.

		However, when a comprehensive proposal for revision of licence fee for the entire area of ChPT will be submitted and the same will be duly approved by TAMP, then a revised proposal for the above project will be forwarded to TAMP for consideration and to accord approval and thereafter the same will be included in the Concession Agreement to be entered into with the Successful Bidder.
(iii)	The ChPT is requested to look at the allocation of lease rent for 2200 sq. m. of berth area between different commodity groups as the berth area is reported to be fully occupied by the proposed multilevel car park.	In Annexure IV of the tariff proposal the area of 2200 sq. m. is considered as undeveloped area for Car park and not allocated for different commodity groups
(iv)	From the response of the prospective bidders, it appears that there is clarity on the arrangement of car loading for car carriers as well as the existing office building to be handed over and but to be demolished by the operation of the terminal. As agreed at the hearing, the ChPT may immediately convene a meeting with the all relevant users / prospective bidders to discuss these issues and submit its response.	As per the directions of TAMP, a meeting was convened with the users/ prospective bidders on 6.8.12. As per the views of the users/ bidders and based on the inputs received, the Stevedoring activity has been included as part of the BOT operations and accordingly, the Upfront Tariff proposal has been suitably modified. (The port has not furnished its response with reference to handing over of existing building).

6.2. In line with the decision taken at the joint hearing, the ChPT furnished a revised proposal vide its email dated 9 April 2012. The modifications made by the port in the tariff proposal are summarized below:

- (i). The optimal capacity for break-bulk cargo is revised by rectifying the error of considering 70% utilization. The optimal capacity of break bulk cargo is revised to 5,61,886 tonnes per annum as against 3,93,320 tonnes considered earlier.
- (ii). The storage area of 5000 sq. m. for break-bulk cargo has been considered under the category of 'undeveloped area' which was considered under 'developed area' in the earlier proposal. Accordingly, the lease rental calculation has been revised.
- (iii). The stevedoring activity has been included under the scope of BOT operations. The ChPT has considered an estimated amount of ₹1374.14 lakhs under other expenses towards stevedoring expenses for car loading activity. At our request, the ChPT vide its email dated 10 August 2012 has furnished the break-up of the estimate. The details furnished by the ChPT are given below:

Sl. No.	Particulars	No. of persons	Monthly salary (in ₹)	Total cost per month (₹ in lakhs)
A.	Operating staff deployed and their cost *			
1.	Overall in charge	2	100000	2.00
2.	Supervisor	5	50000	2.50
3.	Parking Supervisor	10	40000	4.00
4.	Driver specialist	30	40000	12.00
5.	Driver	75	20000	15.00
6.	Lashing in.	60	20000	12.00
7.	Lashing Supervisor	8	25000	2.00
8.	Signalmen	30	20000	6.00
9.	Country identifier	6	30000	1.80

10.	Shuttle van with driver	12	100000	12.00
	Sub total	238		69.30
	Total cost per annum			831.60
Add:	Leave Reserve 30%			249.48
	Sub total			1081.08
Add:	Other expenses @			207.90
	Grand total			1288.98
B.	Car washing (outsourced)			
	Truck load of water	4258 x 2000		85.16
	Total cost (A + B)			1374.14

* The monthly salary figures are based on market values for this type of service and include all costs and hence it is C2C.

@ Other expenses are towards the cost of providing transportation, meals and petty expenses

- (iv). In view of the above modifications, the composite handling charges, storage charges and miscellaneous charges for car handling and break-bulk cargo and berth hire charges have been revised, as given below:

(a). Composite handling charges

(Rate per car / tonne in ₹)

Sl. No.	Cargo group	As per proposal dated 22 May 2012		Revised as per letter dated 13 July 2012		As per e mail dated 9 August 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	Car	343.42	--	343.42	--	659.66	--
2.	Break bulk cargo						
(a).	Steel coils, slabs, bars, billets, pipes and allied steel products	144.53	86.72	112.26	67.36	76.47	45.88
(b).	Others (Granites, logs and wood pulp)	150.55	90.33	112.63	67.58	76.72	46.03

(b). Storage charges

Storage Period	Charges per day per car / ton or part thereof in ₹		
	As per proposal dated 22 May 2012	Revised as per letter dated 13 July 2012	Revised as per email dated 9 Aug 2012
Cars			
First 3 days	Free	Free	Free
First 3 days after free period	20.40	20.40	39.00
4 to 6 days after free period	30.60	30.60	58.50
Beyond 6 days after free period	40.80	40.80	78.00
Break bulk			
First 7 days	Free	Free	Free
First 7 days after free period	5.0	3.80	2.58
8 to 14 days after free period	7.5	5.70	3.87
Beyond 14 days after free period	10.0	7.60	5.16

(c). Miscellaneous charges

Cargo	Rate per car / tonne in ₹		
	As per proposal dated 22 May 2012	As per letter dated 13 July 2012	As as per email dated 9 Aug 2012
Cars	70.09	70.09	134.62
Break bulk cargo	8.03	6.11	4.16

(d). Berth Hire charges

(Rate per GRT per hour or part thereof in ₹)							
Sl. No.	Vessels	As per proposal dated 22 May 2012		As per proposal dated 22 May 2012		Revised as per letter dated 13 July 2012	
		Foreign	Coastal	Foreign	Coastal	Foreign	Coastal
1.	All vessels	0.9711	0.5826	0.5626	0.3376	0.5371	0.3223

- (viii). The conditionality relating to services against levy of composite handling charges and miscellaneous charges for car have been modified in the proposed draft Scale of Rates on account of inclusion of stevedoring activity.

7. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

8. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the ChPT is to fix upfront tariff for handling cars through RoRo Carries and break bulk cargo, in combination, at the proposed RoRo cum Multipurpose Berth. The Upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe norms for fixation of upfront tariff for a RoRo terminal for car handling but contain norms for multipurpose berth handling break bulk cargo. The proposal of ChPT is reportedly based on the norms and parameters prescribed in tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth, wherever relevant, for assessing the optimal capacity of the terminal, capital cost and operating cost.

The ChPT has reportedly formulated its proposal based on the Detailed Feasibility Report (DPR). It is further reported that the ChPT has also considered past data obtaining at ChPT and wherever data is not available, it has reported to have made reasonable assumptions.

It is clarified to the ChPT that the upfront tariff fixed now is for Ro Ro cum Multipurpose berth and multilevel car park to handle cars and break bulk cargo in combination at the proposed facility. If the cargo profile to be handled at the proposed facility undergoes a change, tariff will have to be reviewed to capture the changes, if any.

- (ii). The original proposal was filed by the ChPT in May 2012. While responding to the queries raised by us, the ChPT has filed a revised proposal under cover of its letter dated 13 July 2012. After the joint hearing, the ChPT filed a further revised proposal vide email dated 9 August 2012. The revised proposal filed by ChPT on 9 August 2012 along with the information/ clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

(III). Optimal capacity:

The ChPT has assessed the optimal capacity of the terminal for car handling and keep in view the residual berth capacity available, the optimal capacity for break-bulk cargo, viz. iron & steel cargo and other cargo like granite, wood pulp, etc. has been assessed separately. The optimal capacity of the terminal assessed by the ChPT is analysed in the following paragraphs:

Car handling:

- (a). The port has considered the handling rate of 200 cars per hour in assessing the optimal berth capacity reportedly based on the actual average productivity achieved by the existing major user at ChPT during the last 3 years. Based on the handling rate of 200 cars per hour, the ChPT has arrived at the optimal berth capacity at 12,26,400 cars per annum, at 70% utilization level, following the formula prescribed in the 2008 guidelines.

Though the ChPT has considered a handling rate of 200 cars per hour in the optimal capacity calculation, it has considered a handling rate of 136 cars per hour only for arriving at the no. of berth days required for handling optimal capacity of cars. The scaling down of the number of cars from 200 to 136 is on account of the position that the berth is occupied for additional time before and after the operations. The handling rate of 136 cars per hour is also reported to be based on the average of actual performance statistics at the berth during the last 3 years. The reason for considering two different productivity norms for handling cars in the proposal remains unexplained. Further, the handling rate of 200 cars considered in the optimal berth capacity calculation appears to be artificial and has no impact on the tariff proposal since the port has adopted only 136 cars per hour for estimating the berth capacity requirement. In any case, as per the 2008 guidelines, this Authority is required to consider ship day output for computation of optimal berth capacity. In the present case, the average ship day output reported by the port is found to be 3264 cars per day (@ 136 cars per hour). In view of the above, the optimal berth capacity for car handling calculated by the ChPT is modified based on the average ship day output of 3264 cars per day, which works out to 8,33,952 cars per annum, as against 12,26,400 cars per annum determined out by the ChPT. In any case, this modification will not impact the optimal capacity for car handling since the parking yard capacity for cars will be the limiting factor as can be seen from the subsequent paragraphs.

- (b). The port has determined the parking yard capacity for cars by adopting the formula prescribed in the upfront guidelines for determination of yard capacity for a container terminal. The port has earmarked an area of 10,300 sq. m. for construction of the multilevel car parking yard (MLCPY). With six stories, the total area of the MLCPY is arrived at 61,800 sq. m. After allowing 20% margin for ramp, elevators, etc. the effective area for storage of cars is derived at 49,440 sq. m. Taking into consideration the area of 49,440 sq. m. and the average storage area required per car at 10 sq. m., the storage capacity of the MLCPY is worked out at 5000 car slots. The storage capacity of MLCPY considered by ChPT at 5000 car slots is relied upon.

The ChPT has considered the stack height at one car per car slot and considering average dwell time of 3 days, it has assessed the optimal capacity of MLCPY at 4,25,833 cars per annum, at 70% utilization, adopting the formula prescribed in the guidelines. It is noteworthy that as reported by the port, the present average dwell time is about 4 days and

the same is expected to improve on completion of the road connectivity projects. Recognizing this position an average dwell time of 3 days is considered by ChPT in the estimation of optimal yard capacity. The optimal yard capacity assessed by the ChPT at 4,25,833 cars per annum, at 70% utilization is relied upon.

- (c). The ChPT has considered the optimum capacity for handling cars at 4,25,833 cars per annum being the lower of optimal berth and yard capacities. Considering the wide gap between the quay capacity (12,26,400 cars per annum) and yard capacity (4,25,833 cars per annum) and keeping in view the traffic potential reflected in the DPR, the ChPT was requested to improve upon the capacity of MLCPY. Though the port did not furnish a pointed response with reference to improving the storage capacity of MLCPY, it clarified that the proposal envisages handling of more break bulk cargo, in order to utilise the spare capacity of the berth. Further, the port has clarified that the capacity of parking facility is finalised bearing in mind the parcel size of vessels. M/s. Hyundai, one of the major car exporters, have endorsed the proposal of the port in this regard. Since the proposal of the ChPT as a whole does not result in under-utilization of berth capacity and keeping in view the position that the traffic analysis for break bulk cargo also reflects a growing trend, the optimal capacity of the proposed facility for handling cars through RoRo vessels is considered at 4,25,833 cars per annum, as assessed by ChPT.

Break bulk cargo:

- (a). As stated earlier, the proposal of ChPT is to use the spare capacity of the berth after handling cars, which is limited by parking yard capacity, for handling break bulk cargo. Based on the ship day output of 3264 cars per day, the port has calculated the berth days required for handling the optimal capacity of 4,25,833 cars at 130.4 days ($425833 / 3264$). Therefore, the optimal capacity for handling the break bulk cargo is calculated for the remaining 125.1 days (i.e. 255.5 days at 70% utilization minus 130.4 days for car handling). In view of rounding off adjustment, the residual berth days available for handling break bulk cargo comes to 125.04 days as against 125.1 days considered by ChPT.
- (b). The proposal of ChPT envisages to handle two types of break bulk cargoes at the proposer: Ro Ro cum multipurpose berth, viz. iron and steel cargo and other cargo comprising granite, logs and wood pulp. The ChPT initially assessed the optimal capacity of the break bulk cargo at 2,79,803 tons per annum. Subsequently, at our instance, the port has twice revised upwards the optimal capacity for break bulk cargo, in the first instance to 3,93,320 tonnes per annum in July 2012 and thereafter to 5,61,886 tonnes per annum in August 2012.
- (c). In the revised proposal of August 2012, the ChPT has considered the share of vessels carrying iron & steel cargo and other cargo at 33% and 67% respectively reportedly based on the actual cargo share pattern obtaining at the port during the past 3 years. The percentage share of cargo groups considered by the port in the optimal capacity computation is relied upon.
- (d). The ChPT, initially, considered the handling rate of steel cargo at 4,000 tonnes per day and other cargo at 2,500 tonnes per day adopting the handling norms prescribed in the upfront tariff guidelines for multi-purpose berth. Subsequently, at our instance, the ChPT has revised upwards the handling norms to 6000 tonnes per day for steel cargo and 3,750 tonnes per day for other cargo, in line with the improved handling norms considered by this Authority while fixing hire charges for deployment of

HMC of a standard capacity of 100 tonnes at the other Major Port Trusts like Paradip Port Trust, V.O. Chidambaranar Port Trust, Visakhapatnam Port Trust and New Mangalore Port Trust.

- (e). Based on the percentage of cargo share and handling norms discussed at paragraphs (c) and (d) above, the ChPT has arrived at the optimal capacity at 5,61,886 tonnes per annum, calculated for 125.1 days, following the formula prescribed in the guidelines. In view of rounding off adjustments, the optimal berth capacity of handling break-bulk cargo works out to 5,62,664 tonnes per annum as against 5,61,886 tonnes considered by the ChPT.
- (f). The upfront tariff guidelines of multipurpose berth do not require assessment of yard capacity and, therefore, the capacity of the terminal is equal to the capacity determined for the quayside.
- (g). Accordingly, the optimal capacity of the proposed Ro Ro cum multipurpose berth for handling break bulk cargo is considered at 5,62,664 tonnes per annum.
- (h). To summarise, the optimal capacity of the proposed Ro Ro cum multipurpose berth facility works out to 4,25,833 cars per annum and 5,62,664 tonnes of break bulk cargo per annum.

(iv). Capital Cost:

The ChPT has estimated the total capital cost of the proposed Ro Ro cum multipurpose berth and multilevel car parking facility for handling cars and break bulk cargo at ₹105.01 crores of which ₹48.53 crores is considered towards berthing activity, ₹49.55 crores towards car handling activity and ₹6.93 crores towards break bulk cargo handling activity.

(a). Berthing activity:

- (i). As per 2008 guidelines for upfront tariff fixation, the capital cost for berth hire services shall comprise of cost of construction of berth and cost of dredging, if any, carried out alongside the berth.
- (ii). The total capital cost for berth hire services estimated by ChPT at ₹48.53 crores comprise ₹39.62 crores being 75% of the cost of construction of berth, ₹6.60 crores towards capital dredging and other cost estimated at 5% of the said two items of capital cost, amounting to ₹2.31 crores.

The total cost of construction of berth estimated by the ChPT at 52.82 crores is supported with a rough civil cost estimate contained in the DPR. When sought to substantiate the unit rates considered in the estimates with documentary support, the port has stated that the estimates for the civil works have been worked out on the basis of CPWD and Tamil Nadu PWD rates. The position reported by the port is relied upon. In response to a query raised by PSA Chennai Investments Pte. Ltd., the ChPT has clarified that its estimates are inclusive of all taxes and duties, as applicable.

The ChPT has arrived at the estimated capital dredging cost at ₹6.60 crores taking into account the estimated quantity of dredging at 2,20,000 cu. m. and the unit rate at ₹300/- per cu. m. The estimated dredging quantity considered by the ChPT is seen

to be based on the quantity indicated in the DPR with 10% allowance.

The documentary evidence furnished by the port in support of the cost estimate, pertaining to October 2009, shows a unit rate of ₹ 205/- per cu. m. + service tax and mobilization / demobilization charges at ₹60 lakhs + service tax. Accordingly, the estimated cost of dredging for 2,20,000 sq. m. including service tax at 12.36% works out to ₹574.16 lakhs as against the estimate of ₹660.00 lakhs considered by the port. The port has not explained the reason for increase in the estimate considered by it, which works out to around 15%. Keeping in view that the documentary evidence furnished by the port is more than two years old and also based on the position confirmed by the port that its estimates reflect the current market rates, the estimated capital dredging cost of ₹ 6.60 crores is taken into account.

The ChPT has considered 5% of capital cost towards other cost under berthing activity though there is no specific provision in the 2008 guidelines for considering other cost under berthing service. The ChPT has clarified that it has estimated the other cost towards IDC and other SPV cost by adopting the norm prescribed in the guidelines for cargo handling activity in this regard which provides for considering other cost at 5% of capital cost.

Though the upfront tariff guidelines of 2008 stipulate estimating miscellaneous capital cost @ 5% of the total of the estimated civil cost in case of handling activity, the guidelines do not specifically provide for estimation of miscellaneous capital cost under berthing service. It is noteworthy that in case of the upfront tariff determined for various projects of Visakhapatnam Port Trust (VPT), Coal terminal at V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT), Mormugao Port Trust (MOPT), multipurpose and mechanized berths at Kolkata Port Trust (KOPT), this Authority has considered the miscellaneous capital cost at 5% to meet contingencies under the berthing service. Keeping in view the position maintained in the above mentioned cases, the miscellaneous capital cost under the berthing activity at 5% of the civil cost of berth is taken into account, as proposed by the port.

The ChPT has considered 75% of the cost of construction of berth under berthing services and the residual 25% has been considered under cargo handling services, reportedly following the approach adopted by it in the Mega Container Terminal project. It is relevant here to mention that in the Order dated 3 March 2010 passed by this Authority disposing of the proposal of ChPT relating to fixation of upfront tariff for Mega Container Terminal, the allocation of berth construction cost between berthing services and container handling services at the ratio of 75:25, as proposed by the port, was considered since the horizontal surface of the berth will be relevant for container handling activity. Following the same approach, the allocation of 25% of berth cost to cargo handling services, as proposed by the port, is considered in this case also.

In view of the above, the capital cost for berthing service is considered at ₹48.53 crores, as estimated by the port.

(b). Cargo handling activity:(i). Civil construction cost:

The ChPT has estimated the total civil construction cost at ₹53.19 crores which comprises ₹13.20 crores being 25% of berth cost apportioned to cargo handling services and ₹39.99 crores towards construction of MLCPY.

The normative list of civil works prescribed in the 2008 guidelines for a multi-purpose terminal includes cost of berth apron and approach, storage yard, transit sheds, roads, rail tracks, buildings, water supply, etc. In the absence of specific norms for a RoRo terminal and considering that MLCPY is a facility comparable to storage yard in a multipurpose berth, construction of MLCPY considered by the ChPT under civil cost estimate appears to be relevant.

As in the case of berth cost, the estimate for construction of MLCPY considered by the ChPT at 39.99 crores is supported with a rough civil cost estimate contained in the DPR, which is reportedly based on the CPWD and Tamil Nadu PWD rates. Following the approach adopted in the case of berth construction cost, the position reported by the port is relied upon.

With reference to the proposal of ChPT to hand over the existing office building at the proposed site and inclusion of the value of such building and its demolition cost in the BoQ for MLCPY contained in the DPR, the ChPT has submitted at the joint hearing that the existing building could be used in the project by the BOT operator, after strengthening. However, it has not modified the cost estimates of MLCPY to reflect this position. In the absence of requisite details like estimated cost of strengthening and corresponding reduction in the cost of construction of MLCPY, the estimate towards construction of MLCPY as reported by ChPT is relied upon without any modification.

The ChPT did not estimate capital cost towards development of storage yard of 5000 sq.m. for break bulk cargo, on the contention that the land is already developed and the BOT operator is not expected to invest for its development. However, in the revised proposal of 9 August 2012, the ChPT has considered this area of 5000 sq. m. under the category of undeveloped land changing its earlier classification of this area under 'developed land' category for computation of licence fee. The reason for change in the classification of the land remains unexplained by the ChPT. The cost of development of storage area, if any, is not captured in the estimates of civil cost. Though this point lacks clarity, the position reported by the ChPT that the BOT operator is not expected to invest towards development of storage area is relied upon.

The ChPT has also not estimated capital cost towards other items of civil cost mentioned in the guidelines presumably because the project specific conditions may not require such facilities.

(ii). Equipment cost:

The upfront guidelines of 2008 specify a normative list of equipment for a multipurpose berth which comprise 3 nos. of Level Luffing Wharf crane of 20 Tonne capacity with grab / hook

attachments, 6 Nos. Fork Lift Trucks (FLT) and 3 Nos. Pay loaders each of 10 T capacity and Power, Lighting & Communication

The Mechanical & Electrical Equipment cost is estimated by ChPT at ₹60.00 lakhs which represents cost of elevators and 250 KVA DG set. This estimate forms part of capital cost estimate of MLCPY considered under civil cost, as per the BoQ contained in the DPR. However, based on the clarification furnished by the port that these items can only be viewed as mechanical and electrical assets, the capital cost estimate towards elevators and DG set amounting to ₹60.00 lakhs is considered under mechanical and electrical equipment.

The capital cost estimates furnished by ChPT does not include cost of providing equipments for handling break bulk cargo. Alternatively, the port envisages deployment of equipment required for handling break bulk cargo on hire basis reportedly on the ground that the requirement of equipment is only for a part of the year. Considering that the berth is proposed to be utilized for handling break bulk cargo only for around 125 days in a year, provision of own fleet of equipment exclusively for handling break bulk cargo at this berth may result in under-utilization of investment on such equipment. Therefore, the approach adopted by the port for deployment of hired equipments appears to be justified.

Incidentally, the ChPT has considered the hire charges for fleet of equipment under operating cost estimates for break bulk cargo handling, which is discussed in a subsequent paragraph.

- (iii). The Miscellaneous capital cost estimated by ChPT at 5% of the civil & equipment cost is as per the provisions in the guidelines and hence the same is considered.
- (iv). The ChPT has considered the estimated capital cost for construction of MLCPY including cost of elevators and DG sets exclusively under the car handling activity on the premise that only cars would avail the MLCPY facility. The ChPT has apportioned the common capital cost, viz. 25% of the berth construction cost (₹13.20 crores) between car handling activity and break bulk cargo handling activity on 50:50 ratio reportedly based on the share of berth occupancy days of respective cargo group, which is found to be in line with the approach adopted by this Authority for apportionment of common cost between different cargo groups in the fixation of upfront tariff. However, the ratio of apportionment considered by the ChPT is slightly adjusted based on the adjusted estimated share of berth days for car handling activity (100.46 days) and break bulk cargo handling activity (125.04 days), which works out to 51:49 respectively.
- (v). In view of the position explained at the preceding paragraph, the total capital cost under car handling activity is considered at a slightly higher level of ₹49.69 crores as against ₹49.55 crores considered by the port. On the other hand, the total capital cost under break bulk cargo handling activity is considered at a lower level of ₹6.79 crores as against ₹6.93 crores considered by the port.

- (c). The capital cost estimates furnished by the ChPT are based on the estimates contained in the DPR which reportedly reflect the market rates prevailing as of June 2011. Despite a request to update the estimates to reflect the current market price, the ChPT has not updated the estimates, on the ground that the cost estimates have been sent to Standing Finance Committee (SFC) and already frozen. However, while responding to the queries raised by some of the users to update the capital cost estimates, the port has stated that the estimates were prepared based on rates prevailing in June 2011 with 10% escalation and there may not be much variation between June 2011 and July 2012. Based on the clarification furnished by the port and considering that the guidelines require the capital costs to be considered as per the estimates of the Port Trust, the capital cost estimates for civil works and equipment as estimated by the ChPT are considered.
- (d). To sum up, the total capital cost estimated by the ChPT at ₹105.01 crores is considered without modification, subject to minor adjustment in the apportionment of common capital cost between car handling and break bulk cargo handling activities.
- (v). This Authority has adopted the ROCE at 16% for the upfront tariff cases to be decided during the year 2012-13 which is considered for arriving at the proposed tariff caps for this project.
- (vi). Operating Cost:

As already stated, in the absence of separate norms for a RoRo terminal, the ChPT has reportedly adopted the norms for a multipurpose berth in the estimation of operating costs. The operating cost estimates of ChPT are discussed in the following paragraphs.

(a). Power & fuel cost

- (i). The norms prescribed in the upfront tariff guidelines of 2008 for a multipurpose berth for estimation of power and fuel cost is with reference to the handling equipments envisaged to be deployed for cargo operations. In this case, the reported position is that the car handling activity does not involve deployment of any handling equipment and in respect of break bulk cargo handling activity, the equipment are proposed to be deployed on hire basis. As such, the operating cost estimates of the ChPT do not include power and fuel cost for cargo handling either for cars or for break bulk cargo. Therefore, the power cost estimated by ChPT under operating cost estimates represents only power requirement for lighting the area. Considering the position reported by the ChPT that there is no power and fuel cost involved in cargo handling operations and keeping in view that the lighting the area is an essential requirement for any facility, the approach adopted by ChPT in estimating the power cost only for lighting the area is considered.
- (ii). The ChPT has considered the berth area (9000 sq. m.), MLCPY area (61,800 sq. m.) and storage area for break bulk cargo (5000 sq. m.) totaling to 75,800 sq. m. in the estimation of power cost for area lighting.
- (iii). The power requirement for area lighting is estimated at 24 units per sq. m. per annum based on the norms prescribed in the 2008 guidelines for a Liquid bulk terminal. Since the norms prescribed for a multipurpose berth for estimation of power cost is not with

reference to area lighting, the approach adopted by the ChPT in borrowing the norm prescribed for a Liquid bulk terminal, where power requirement is considered only for lighting the area, is relied upon.

(iv). The ChPT has considered a unit rate of ₹8.00 per KWH in the estimation of power cost, which is supported by a copy of electricity bill for the month of May 2012.

(v). In view of the above, the power cost estimated by ChPT at ₹145.54 lakhs per annum towards area lighting is considered.

(b). The ChPT has estimated repairs and maintenance cost at 1% on the civil assets and 5% on the mechanical and electrical equipment, insurance at 1% of the gross value of fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets which are found to be as per the norms prescribed in the guidelines.

(c). The ChPT has computed depreciation on civil assets including berth @ 3.34% and on mechanical assets @ 10.34% as per the Companies Act and according to the norms prescribed in the guidelines which is considered.

(d). The ChPT has calculated licence fee for the berth area of 9000 sq. m., car parking area of 10,300 sq. m. and storage area for break bulk cargo of 5,000 sq. m., totalling to 24,300 sq. m. The ChPT has classified the land to be allotted into 'developed land' and 'undeveloped land' for the purpose of estimation of licence fee payable by the BOT operator. The berth area of 9000 sq. m. is considered under 'undeveloped' category. Out of the car parking area of 10,300 sq. m., 8100 sq. m. is considered under 'developed' category and the balance 2,200 sq. m. reportedly being the water area adjacent to berth is considered under 'undeveloped' category. The area proposed to be allotted for storage of break bulk cargo, as already stated, has been considered under the category of undeveloped land, in the revised proposal of 9 August 2012, changing its earlier classification of this area under 'developed land' category. The classification of area into 'developed' and 'undeveloped' categories considered by the ChPT in its revised proposal of 9 August 2012 is relied upon. To summarise, out of the total area of 24,300 sq. m., an area of 8,100 sq. m. is considered under 'developed land' category and 16,200 sq. m. is considered under 'undeveloped land' category for calculation of licence fee estimates.

The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts. Licence fee has been estimated by the port for 8100 sq. m. of developed area at the rate ₹ 45.42 per sq. m. per month and 16,200 sq. m. of undeveloped area at the rate of ₹ 23.90 per sq. m. per month reportedly based on the rate as per the existing Scale of Rates of ChPT after taking into account the applicable escalation factor.

As already brought out in the factual position relating to the case in reference, inspite of a direction of this Authority to ChPT way back in 2010 to file a fresh proposal for revision of lease rentals, the port is yet to submit its proposal for revision of lease rentals. Even now, the port has reported that the task of collecting various inputs with regard to filing a comprehensive proposal for revision of lease rental is under process. It is noteworthy that revision of lease rentals will have an impact on the upfront tariff to be fixed for the subject project. Inspite of giving an opportunity to the port to update the lease rentals with reference to market value of land,

ChPT has not done anything in this regard and has merely stated that after the revision of licence fee for ChPT, a revised proposal for the RoRo cum multipurpose berth project will be forwarded to this Authority for approval and thereafter the same will be included in the Concession Agreement to be entered into with the successful bidder. While the Port has received the revised licence fee from the operator, it is not clear how a revised licence fee can be factored at a later stage in the upfront tariff caps after the bidding for the project is concluded based on the upfront tariff caps set now. In the absence of updated details furnished by ChPT, the estimate of ₹1288.98 lakhs as reported by the port is relied upon.

As stated earlier, the proposal of ChPT is to deploy the equipment to employ labour handling break bulk cargo on hire basis. The ChPT has estimated the rates of hire for 1 No. HMC of 75 tons capacity, 1 No. FLT of 20 tons capacity and 10 tons capacity and 7 Nos. of Tractors and Trailers. This set of equipment prescribed in the guidelines for a multipurpose terminal, as brought out in an earlier paragraph, does not include Tractors and Trailers. However, keeping in view the position reported by the ChPT that the area proposed to be allotted for storage of break bulk cargo is located at a distance of 2 km from the berth, inclusion of Tractors and Trailers in the estimate of equipment appears to be reasonable for the handling of break bulk cargo and trailers required for transportation of cargo estimated by the ChPT is relied upon. Further, clause 91 of the 2003 guidelines gives flexibility to this Authority to make necessary adjustments in the norms based on justification furnished by the port in the bid. In the present case, the conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines are brought out above. Based on the position brought out above, the estimate of equipment considered by the ChPT for estimation of equipment hire charges is considered.

The ChPT has also estimated the estimated hire charges for the HMC, FLT, Tractors and Trailers based on the rates prescribed for such equipment in its existing Scale of Rates for 125 days, being the berth days required for handling optimal capacity of break bulk cargo. Based on the position clarified by the ChPT at the joint hearing that the hire charges prescribed in its Scale of Rates for the equipment are competitive and comparable with market rates, the equipment hire charges estimated based on the rates prescribed in its existing Scale of Rates are considered, subject to a minor adjustment of the number of berth days required for handling break bulk cargo.

(f) The original proposal and the first revised proposal of ChPT did not include stevedoring operations for handling cars under the scope of BOT operator. At the request of some of the bidders and users, the ChPT in its revised proposal of 9 August 2012, has included the stevedoring activity under the scope of BOT operator.

The ChPT has estimated stevedoring expenses at ₹1374.14 lakhs per annum, comprising manpower cost of ₹1288.98 lakhs and car washing expenses of ₹85.16 lakhs, and included it under other expenses as a separate item of cost in addition to the other expenses estimated at 5% of capital cost as per norms prescribed in the guidelines. The norm of 5% of capital cost prescribed in the guidelines is towards salaries and wages and overheads. Further, the stevedoring expenses are not provided as a separate item of operating cost in the norms prescribed for upfront tariff fixation for any commodity group. However, in the case of a Ro Ro terminal, there is no equipment used for loading / unloading operations and hence, the stevedoring expenses on account of manpower deployment form significant proportion of operating cost. While the total operating cost excluding stevedoring expenses is estimated at around ₹7

crores per annum by the ChPT, the stevedoring expenses alone is estimated at ₹ 13.74 crores, which is about 200% of the other operating cost. In view of the above, there appears to be a justification in considering the stevedoring expenses separately in the case of car handling through Ro Ro vessels. Therefore, the approach adopted by the ChPT in considering the stevedoring expenses as a separate item of cost is considered.

The man power related cost estimated by ChPT to the tune of ₹1288.98 lakhs is calculated based on the various categories of manpower required for operations, their numbers and the monthly salary payable to them. Recognising the position that ChPT has handled substantial volume of cars through Ro Ro vessels during the past years and presuming that the estimated manpower cost considered by ChPT is based on past experience, the estimate of manpower cost furnished by ChPT is relied upon.

However, it has to be kept in view that the ChPT has estimated the manpower cost for whole of the year. But, it has to be recognized that in this case the berth would be utilized for car handling activity only for about 130 days in a year. Although handling cars for 130 days may not happen in a sequence, it may not perhaps make commercial sense for an operator to engage manpower throughout the year and incur the expenses when their services could be effectively utilized for only about half of the year. A prudent approach could be either to outsource the manpower requirement to the extent feasible or utilise their idle time for some other commercial purpose. It is noteworthy that the port has recognised this position with respect to equipment deployment for break bulk cargo, wherein it has proposed to hire the required equipment instead of owning them. In any case, upfront tariff guidelines of 2008 mandate this Authority to fix upfront tariff for the optimal capacity of the facility based on the capital cost and operating cost relevant for achieving such optimal capacity on normative basis. In this case, though the revised optimal berth capacity considered in this analysis for car handling is at 8,33,952 cars per annum, the optimal capacity considered for upfront tariff fixation is restricted at 4,25,833 cars per annum due to limitation of the yard capacity. Based on the optimal berth capacity of 8,33,952 cars if cars alone are handled and annual estimated man power cost of ₹1288.98 lakhs, the unit manpower cost towards stevedoring activity on normative basis works out to around ₹155 per car. Accordingly, the total manpower cost for achieving the optimal capacity of 4,25,833 cars comes to ₹658.18 lakhs. In view of the above, the estimated manpower cost for stevedoring activity for car handling is considered at ₹658.18 lakhs per annum as against ₹1288.98 lakhs considered by the ChPT.

The ChPT has arrived at the estimated cost of ₹85.16 lakhs towards procurement of water required for washing of cars considering the quantum of water requirement at 4258 truck loads and the unit cost at ₹2000/- per truck load. Recognising the position that ChPT has handled substantial volume of cars through Ro Ro vessels during the past years, the estimate of ChPT in this regard is relied upon.

The modified estimates considered towards stevedoring expenses works out to ₹743.34 lakhs as against ₹1374.14 lakhs estimated by ChPT.

- (g). Subject to the above modifications, the total estimated operating cost for cargo handling services works out to ₹1799.32 lakhs as against ₹2430.20 lakhs estimated by ChPT.

- (h). The ChPT has considered the estimated operating costs identifiable with individual cargo group, viz. cars and break bulk cargo under the respective cargo groups. It has apportioned the common operating costs, viz. power cost for lighting the berth area and licence fee for berth area between car handling activity and break bulk cargo handling activity on 50:50 ratio reportedly based on the share of berth occupancy days of respective cargo group. Following the adjustment carried out in the apportionment of common capital cost, the common operating costs apportioned by ChPT is also adjusted with the ratio of 51:49 between cars and break bulk cargo respectively.

The ChPT has reported that MLCPY will be located partly on the existing land and partly on the pile structure to be built by the operator. Considering that the area covered under pile structure may form part of berth area, the port was requested to clarify the reasons for apportioning the 2200 sq. m. area also between car handling and cargo handling activity. The ChPT has clarified that the 2200 sq. m. area is a water area adjacent to the land and it has been considered only under car handling activity.

- (i). The guidelines require the operating cost for berthing service to be estimated at 1% of the berth cost.

The ChPT has considered insurance @ 1% and depreciation @ 3.34% on the capital cost relating to construction of berth while estimating the annual revenue requirement of berthing service apart from the prescribed norm of 1% towards maintenance.

Although the guidelines restrict the operating cost at 1% of the berth cost, the asset requires adequate insurance coverage and the fact that the value of the asset will depreciate due to wear and tear can also not be denied. While fixing upfront berth hire for the coal, iron ore & multipurpose cargo berth terminals at various ports, this position was recognised by this Authority and the cost of insurance and depreciation were considered to assess the annual revenue requirement from berthing service.

In view of the position explained above, the element of insurance cost at 1% and depreciation @ 3.34% of the capital cost is considered in this case also while estimating the operating cost for assessment of the revenue requirement from berth hire service.

The ChPT has undertaken the responsibility of maintenance dredging alongside the berth and accordingly, the 1% maintenance cost estimated by it excludes estimated cost of capital dredging. The position reported by the ChPT is relied upon.

The ChPT has not calculated depreciation on the estimated cost of capital dredging stating that there is no life norm for capital dredging. The asset will be used and, therefore, its depreciation should be considered. Further, capital dredging cost as a part of berth cost and allowed depreciation @ 3.34% per annum, based on the project life of 30 years has been considered while fixing upfront tariff for PPP projects at the other Major Port Trusts. Accordingly, depreciation on capital dredging is considered at 3.34% per annum in this case also.

Subject to the above modifications, the total operating cost considered under berthing activity works out to ₹233.60 lakhs as against the estimate of ₹211.55 lakhs considered by ChPT.

- (vii). The cost statements including upfront tariff furnished by the ChPT have been modified in line with the above analysis. A copy of the statement along with the calculation of berth hire is attached as **Annex-I**. As per the normal practice, the revenue requirement will be estimated for the two activities, viz. cargo handling service and berth hire services separately. The revenue requirement from cargo handling services would be apportioned between different cargo groups based on the share of cargo working days of respective cargo groups for determination of cargo wise upfront tariff caps. In this case, some of the capital cost and operating cost items are relevant only for either car handling or break bulk cargo handling. While the estimated capital cost for construction of MLCPY and estimated operating cost towards stevedoring activity are relevant only for car handling, the estimated equipment hire charges are relevant only for break bulk cargo handling. Therefore, the revenue requirement for car handling services and break bulk cargo handling services has been separately estimated. The estimated revenue requirement and determination of upfront tariff caps for car handling services, break bulk cargo handling services and berth hire services are discussed below:

(a). Car handling activities:

- (i). As per the statement, the total revenue requirement from car handling service works out to ₹2239.62 lakhs which is an aggregate of Return on capital employed of ₹795.05 lakhs and modified operating cost of ₹1444.55 lakhs.
- (ii). The guidelines for multipurpose berth specify 90% of the total revenue requirement to be apportioned to handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charges.

The ChPT has, however, proposed to apportion 98% of the revenue requirement from car handling services towards composite handling charge, 1% each towards storage charge and miscellaneous charge on the ground that there will be little scope for cars remaining beyond free period and attracting miscellaneous services. This Authority while fixing upfront tariff for some of the PPP projects at VOCPT and VPT has approved the proposal of the ports for modification of the ratio prescribed in the guidelines for apportionment of revenue requirement between cargo handling, storage and miscellaneous charges. Following the similar approach, the proposal of ChPT for adopting a modified ratio of apportionment is agreed to.

In view of the above, the proposal of ChPT for apportionment of 1% of revenue requirement for levy of storage charges is approved. However, in respect of miscellaneous charges, the proposal of ChPT lacks clarity. Initially, the port informed that the miscellaneous services would include cleaning of cars and subsequently changed the nature of services to minor repairs to cars. Further, the ChPT has considered only 5% of the optimal capacity for arriving at the miscellaneous charges per car, which works out in the range of Rs.135/- per car. It is not clear what type of repairs could be provided to a car at ₹135/- and whether estimated expenses towards such minor repairs have been included in the operating cost estimates. Further, the position that only 5% of the volume would avail miscellaneous services is also not justified based on past data. Under the circumstances explained above and recognizing the position reported by the ChPT that there will be little scope for cars to attract miscellaneous services, it is appropriate not to consider any revenue requirement for miscellaneous services in this case. Instead, the 1% of revenue requirement apportioned by ChPT

towards miscellaneous services is also included under the revenue requirement for levy of composite handling charge. The impact in the composite handling charge on account of this modification, works out to around ₹5/- per car, which is negligible compared to the composite handling charge of around ₹520/- per car.

In view of the position explained above, the apportionment of the total revenue requirement between handling charge and storage charges are considered at 99% and 1% respectively. Based on the revised revenue requirement estimated, the revenue apportioned to handling charge and storage charges works out to ₹2217.22 lakhs and ₹22.40 respectively.

- (iii). Clause 3.8.2 of the guidelines states that the tariff cap for different individual services is to be set appropriately in such a way as to achieve the annual revenue requirement. Based on the estimated throughput of cars in the optimal capacity and estimated revenue requirement from handling services, the composite handling rate for cars works out to ₹520.68 per car as against ₹659.66 per car proposed by the port.

The ChPT has reported that the BOT operator is not allowed to handle coastal loading of cars at the proposed facility and accordingly not proposed concessional rate for coastal handling of cars in the proposed Scale of Rates (SoR). However, since the Government policy on coastal concession is applicable for cars, a rate for handling coastal cars at 60% of the foreign rate is prescribed in the SoR approved in this case to meet any eventuality. To avoid ambiguity, it is clarified that mere prescription of coastal rate in the SoR would not give right to the BOT operator to handle coastal cars and the ChPT as a licensor is well within its right in deciding the entitlement of the BOT operator as per the Concession Agreement.

- (iv). As per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The ChPT has proposed a free period of 3 days for cars presumably based on the position prevailing at the ChPT. Since the free period prescribed for a multi-purpose terminal may not be relevant for a RoRo terminal, the free period of 3 days as proposed by the ChPT is considered.

The ChPT has assumed that 5% of the optimal capacity would attract storage charges. As per the estimates of ChPT, out of the said 5% of the optimal capacity, 80% would attract storage charges under the first slab of 3 days beyond free period and 10% each would spill over to the next two slabs of 4 to 6 days and beyond 6 days after free period respectively. Though the ChPT has indicated the slabs and cargo share, it has not furnished the average period for which such cargo would stay under each slab. In view of this information gap, the methodology adopted by the port in working out storage charges is not known. The storage charges are, therefore, calculated considering the mean value of each slab as the average period of stay, i.e. 80% would stay for 1.5 days beyond free period, 10% would stay for 4.5 days and the balance 10% for 7.5 days on average, so as to meet the estimated revenue requirement from storage charges. The ChPT has considered an interval period of 3 days under each slab and

the storage charges for second and third slabs are calculated at 1.5 times and 2 times respectively of the storage charge for first slab, which is maintained in our calculation. The modified storage charges works out to ₹29.20 per car per day for the first slab of 3 days beyond free period and ₹43.80 and ₹58.40 for the next two slabs respectively as against ₹39.00, ₹58.50 and ₹78.00 per car per day considered by ChPT for the corresponding three slabs.

- (v). For the reasons explained in an earlier paragraph, miscellaneous charges is not prescribed separately for cars. The composite handling charge would cover all incidental and miscellaneous services related to car handling.

(b). Break bulk cargo handling activity:

- (i). The total revenue requirement from break bulk cargo handling service works out to ₹463.46 lakhs which is an aggregate of Return on a capital employed of ₹108.70 lakhs and modified operating cost of ₹354.76 lakhs.
- (ii). The ChPT has proposed to apportion 90% of the revenue requirement from break bulk cargo handling towards composite handling charge, 5% each towards storage charge and miscellaneous charge, which is found to be in line with guideline provisions.

Based on the revised revenue requirement estimated, the revenue apportioned to handling charge is at ₹417.12 lakhs and at ₹23.17 lakhs each towards storage charges and miscellaneous charges respectively.

- (iii). The upfront tariff caps for handling break bulk cargo are determined so as to meet the revenue requirement estimated for each of the cargo groups under break bulk cargo. Based on the percentage share of cargo working days, the revenue requirement for iron and steel cargo and other cargo like granite, wood pulp, etc. works out to ₹139.04 lakhs and ₹278.08 lakhs respectively.

The ChPT has proposed concessional rates for coastal cargo for both steel cargo and other cargo. Despite specific request, it has not furnished the share of coastal cargo in each cargo group and its revenue impact in arriving at the concessional rate for coastal cargo with workings.

It is ascertained from the rates proposed by ChPT for foreign and coastal cargo for the two cargo groups in its original proposal of May 2012 that the port has assumed a share of 10% of the optimal capacity of other cargo towards coastal volume and the entire optimal capacity of steel cargo is considered as foreign cargo. In the absence of requisite details furnished by ChPT and following the proportion of coastal cargo ascertained from its original proposal, the entire optimal capacity of steel cargo is considered as foreign cargo and 10% of the optimal capacity of other cargo is considered as coastal cargo.

Based on the estimated throughput of steel cargo and the apportioned revenue requirement for steel cargo from cargo handling services, the composite handling rates work out to attending to defective packages, etc. which would be leviable on the entire optimal capacity of break bulk cargo. The relevant conditionalities prescribed by ChPT in the proposed SoR are modified suitably.

₹55.60 per tonne for foreign cargo and ₹33.36 per tonne for coastal cargo as against ₹76.47 per tonne for foreign cargo and ₹45.88 per tonne for coastal cargo proposed by ChPT.

In respect of other cargo, based on the estimated throughput and revenue requirement from cargo handling services, adjusted for revenue impact on account of concessional rate for coastal volume, the composite handling rates work out to ₹92.67 per tonne for foreign cargo and ₹55.60 per tonne for coastal cargo as against ₹76.72 per tonne for foreign cargo and ₹46.03 per tonne for coastal cargo proposed by ChPT.

- (iv). As stated earlier, as per the upfront tariff guidelines, storage charge for multipurpose terminal is leviable for storage of cargoes at the transit area beyond the allowable free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The ChPT has proposed a free period of 7 days for both import cargo and export cargo presumably based on the position prevailing at the ChPT. Relying upon the position reported by ChPT, the free period of 7 days as proposed by the ChPT is considered.

The ChPT has assumed that 20% of the optimal capacity would attract storage charges. As estimated by ChPT the said 20% of the optimal capacity, would attract storage charges for 7 days beyond free period on an average. However, despite request, the ChPT has not furnished workings for computation of storage charges to show how the revenue requirement from the storage charges would be met by the operator at the storage charges proposed by the port. Based on the revised estimated revenue requirement, the storage charges are calculated considering average stay of cargo as 7 days beyond free period, so as to meet the estimated revenue requirement from storage charges. The ChPT has considered an interval period of 7 days under each slab and the storage charges for second and third slabs are calculated at 1.5 times and 2 times respectively of the storage charge for first slab, which is maintained in our calculation. The modified storage charges works out to ₹2.94 per tonne per day for the first slab of 7 days after free period and ₹4.41 and ₹5.88 for the next two slabs respectively as against ₹2.58, ₹3.87 and ₹5.16 per tonne per day considered by ChPT for the corresponding three slabs.

- (v). Based on the modified revenue requirement, tariff cap for miscellaneous charge for break bulk cargo works out to ₹4.12 per tonne as against ₹4.16 per tonne proposed by ChPT. The ChPT has stated that the miscellaneous charges will be leviable for any of the individual services, viz. clearing any debris and cleaning or attending to any defects in packaging or any other similar service. It appears from the position explained by ChPT that miscellaneous services would be rendered only under specific request of the users, which shows that the entire optimal capacity may not avail the miscellaneous services. But, ChPT has calculated the miscellaneous charges on the assumption that entire optimal capacity would avail any one of the miscellaneous services indicated by it. In order to ensure that that operator is in a position to achieve the revenue requirement from miscellaneous services, it is appropriate that miscellaneous charge is prescribed as a composite levy covering all miscellaneous and incidental services rendered by the BOT operator like environment management, safety measures, cleaning and clearing debris,

(c). Berth hire services:

- (i). The modified revenue requirement from berthing service works out to ₹1010.01 lakhs (comprising ₹776.41 lakhs being 16% return,

3840 4012-13

on a capital cost and operating cost of ₹233.60 lakhs) as against the estimate of ChPT at ₹987.96 lakhs (comprising ₹776.41 lakhs being 16% return on a capital cost and operating cost of ₹211.55 lakhs).

- (ii). The ChPT has furnished detailed workings for computation of berth hire charges. The methodology followed by the ChPT for arriving at the berth hire charge is found to be in line with the approach followed by this Authority in other upfront tariff cases.
- (iii). The ChPT has proposed concessional berth hire charges for coastal vessels as per the Government policy, assuming the share of GRT of coastal vessels at 5% of the total GRT of vessels estimated by it. The basis for assuming 5% share towards coastal vessels remains unexplained by ChPT. It is the reported position that the entire volume of cars will be foreign cargo and the port has not assumed any coastal share in the steel cargo also in the computation of composite handling charge. It has considered only 10% of optimal capacity of other break bulk cargo as coastal cargo in the computation of composite handling charge. In the absence of basis furnished by ChPT for assuming 5% of total GRT of vessels as coastal share, the GRT of coastal vessels considered by ChPT is modified taking into consideration 10% of the total GRT of the other break bulk cargo vessels, which works out to around 1% of the total GRT of vessels.
- (iv). The modified tariff cap for Berth hire charge works out to ₹0.5399 per GRT per hour for foreign vessel and ₹0.3239 per GRT per hour for coastal vessels, which is prescribed as against ₹0.5371 per GRT per hour for foreign vessels and ₹0.3223 per GRT per hour for coastal vessels proposed by ChPT.
- (v). Normally vessel related charges for foreign going vessels are denominated in US dollar terms by converting the rupee value to dollar terms by applying the exchange rate prevailing at the time of notification of the relevant tariff order. This Authority while finalising the upfront berth hire at various ports has held that prescribing dollar denominated berth hire is not appropriate in the upfront tariff cases which will have a validity of 30 years. It was then decided that applying a WPI based escalation on a foreign currency is not correct as the foreign exchange variation over the next 30 years cannot be predicted and in case of any abnormal variations, either the users or the operator will have to bear the incidence, depending on which side the appreciation takes place. Therefore, it has been decided by this Authority to approve the upfront berth hire charge in Rupee term only.
- (viii). The definition of the term 'demurrage' prescribed by ChPT in the proposed SoR is found to be not relevant since the proposed Scale of Rates do not prescribe any demurrage charges. Therefore, the definition of the term 'demurrage' is deleted. The definition of the term 'free period' is modified to include 'storage charges' instead of 'demurrage / storage charges' proposed by ChPT.
- (ix). The general conditions, rounding off the bill amount, no refund / claim for amount less than ₹100/-, penal interest on delayed payments, users not required to pay for delays beyond reasonable level attributable to the operator, etc. proposed by the ChPT are found to be in line with the general conditions prescribed in other Major Ports / Terminals. These conditions are prescribed as proposed by ChPT subject to minor modifications to reflect the standard conditions prescribed by this Authority in the upfront tariff cases at the other Major Port Trusts like VOCPT. Two standard conditions, viz. applicability of concessional rates to coastal vessels / cargo and calculation of gross weight of cargo for billing purpose which are omitted by the ChPT have also been prescribed.

- (x). The definition for 'False signal' prescribed under the schedule of berth hire charges is found to be varying with the standard provision. The definition of the term 'False signal' is, therefore, replaced with the standard provision prescribed in the upfront tariff cases at the other Major Port Trusts like VOCPT. The other conditionalities prescribed under berth hire are seen to be in line with the conditionalities prescribed in the Scale of Rates of the port and also in the other upfront tariff schedule.
- (xi). The ChPT has listed out the various services to be covered under the composite handling charge for cars and break bulk cargo under the relevant schedule of rates, which is approved.
- (xii). The services covered under for levy of miscellaneous charges for break bulk cargo and the conditionality prescribed thereunder has been modified to cover all miscellaneous services such as clearing any debris and cleaning the wharf, attending to any defects in packaging, environment management, safety measures, etc. and to the effect that miscellaneous charges will be levied on all break bulk cargo handled at the terminal.

9.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, the port has confirmed that the capital cost and the related operating cost considered by it reflect the current market price. Therefore, it is appropriate to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2012 in this case. A general note in this regard is prescribed in the Scale of Rates.

9.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

9.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

9.4. The upfront tariff approved by this Authority is with reference to the handling of Cars and break bulk cargo in combination at the proposed facility. If there is any change in the cargo profile, the upfront tariff will have to be reviewed.

9.5. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

9.6. The actual performance of the private operator will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Chennai Port Trust. If any action is to be taken against the private operator, the Chennai Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the Concession Agreement.

9.7. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Chennai Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

10. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for Ro Ro cum Multipurpose Terminal for handling cars and break bulk cargo at ChPT attached as Annex - II.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT. III/4/143/12/Exdy.]

ANNEX - I
FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR HANDLING CARS AND BREAK BULK CARGO AT THE PROPOSED RORO CUM MULTIPURPOSE BERTH AT CHENNAI PORT UNDER PPP MODE
 (Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by CnPT			Estimates considered by TAMP
		Original proposal dated 22 May 2012	Revised estimates furnished vide letters dated 16 July 2012	Further revised estimates furnished vide email dated 9 August 2012	
I	Optimal Capacity				
(A)	Optimal Capacity - GARS				
(i)	Optimal Quay capacity				
(a)	Avg. Handling Rate per hour of RoRo vessels	200	200	200	136
(b)	Average output per day (no. of cars)	4800	4800	4800	3264
(c)	No. of days	365	365	365	365
(d)	Utilisation factor	70%	70%	70%	70%
(e)	Optimal berth Capacity (in no. of cars per annum)	1226400	1226400	1226400	833952
(ii)	Optimal Yard capacity				
(a)	Total ground (car) slots in Multilevel Car Parking Yard	5000	5000	5000	5000
(b)	Average stack height (H)	1	1	1	1
(c)	Period of number of days (P)	365	365	365	365
(d)	Surge factor (S)	1	1	1	1
(e)	Average dwell time (D)	3	3	3	3
(f)	Optimal yard capacity at 70% utilisation (0.7*G*H*P*S*D) in cars per annum	425833	425833	425833	425833
(iii)	Optimal Capacity in cars per annum				
		425833	425833	425833	425833
(iv)	No. of berth days required for optimal capacity	129.6	130.4	130.4	130.46
(v)	Balance Berth days available at 70% utilisation	125.9	125.1	125.1	125.04
(B)	Optimal Capacity - Break Bulk Cargo for residual berth capacity at A (v) above				
(i)	Percentage share of capacity of cargo to be handled				
(a)	Steel cargo (S1)	45%	33%	33%	33%
(b)	Other cargo (S2)	55%	67%	67%	67%
(ii)	Handling rate of vessels carrying (in tonnes/day)				
(a)	Steel cargo (P1)	4000	6000	6000	6000
(b)	Other cargo (P2)	2500	3750	3750	3750
(iii)	Berth days available	125.9	125.1	125.1	125.0
(iv)	Utilisation factor	70%	70%	Already considered	Already considered
(v)	Optimal Capacity in tonnes per annum	279788	393320	561866	562664
II	Capital Cost				
(A)	Capital Cost For Berth Hire Services				
(i)	Construction of berth	5282.00	5282.00	5282.00	5282.00
	Less: 25% apportioned to Cargo handling activity	1320.00	1320.00	1320.00	1320.50
	Balance considered under Berth Hire	3962.00	3962.00	3962.00	3961.50
(ii)	Capital dredging	660.00	660.00	660.00	660.00
(iii)	Other cost (@ 5% of (i) & (ii) above)	231.00	231.00	231.00	231.08
	Total (i) to (iii)	4853.00	4853.00	4853.00	4852.58

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by ChPT						Further revised estimates furnished vide email dated 9 August 2012						Estimates considered by TAMP						
		Original proposal dated 22 May 2012			Revised estimates furnished vide letters dated 16 July 2012			Car handling			Break Bulk Cargo			Total			Car handling		Break Bulk Cargo	
		Car handling	Break Bulk Cargo	Total	Car handling	Break Bulk Cargo	Total	Car handling	Break Bulk Cargo	Total	Car handling	Break Bulk Cargo	Total	Car handling	Break Bulk Cargo	Total	Car handling	Break Bulk Cargo	Total	
(B)	Capital cost for Cargo Handling Activity																			
(i)	Civil Construction Cost																			
	25% of berth construction cost apportioned to cargo handling activity, further apportioned between Cars & Break bulk cargo on 50:50 basis	660.00	660.00	1320.00	660.00	660.00	1320.00	660.00	660.00	1320.00	660.00	660.00	1320.00	673.46	647.05	1320.50				
	Construction of Multilevel Car Park																			
	Total civil cost	3999.00	0.00	3999.00	3999.00	0.00	3999.00	3999.00	0.00	3999.00	4659.00	660.00	5319.00	4659.00	660.00	5319.50	4672.46	647.05	5319.50	
(ii)	Mechanical & Electrical Equipment	60.00	0.00	60.00	60.00	0.00	60.00	60.00	0.00	60.00	60.00	0.00	60.00	60.00	0.00	60.00				
(iii)	Miscellaneous (5% on (i) and (ii))	236.00	33.00	269.00	236.00	33.00	269.00	236.00	33.00	269.00	236.00	33.00	269.00	236.62	32.35	268.97				
	Total (i) to (iii)	4955.00	693.00	5648.00	4955.00	693.00	5648.00	4955.00	693.00	5648.00	4955.00	693.00	5648.00	4969.08	679.40	5648.47				
III	Operating Cost																			
(a)	Cargo Handling Activity																			
(i)	Power Cost (for Lighting)	127.30	18.24	145.54	127.30	18.24	145.54	127.30	18.24	145.54	127.30	18.24	145.54	127.47	18.07	145.54				
		(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit	(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit		(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit	(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit		(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit	(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit		(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit	(300x30x0.5 + 5000) sq m x 24 units / sq m x Rs 8.00 per unit								
(ii)	Repair & Maintenance																			
	Civil Assets (1% on capital cost)	46.59	6.60	53.19	46.59	6.60	53.19	46.59	6.60	53.19	46.59	6.60	53.19	46.72	6.47	53.20				
	Mech & Elec. assets (5% on capital cost)	3.00	0.00	3.00	3.00	0.00	3.00	3.00	0.00	3.00	3.00	0.00	3.00	3.00	0.00	3.00				
(iii)	Insurance (1% on Gross fixed assets)	49.55	6.93	56.48	49.55	6.93	56.48	49.55	6.93	56.48	49.55	6.93	56.48	49.69	6.79	56.48				
(iv)	License Fee																			
	Developed Area	44.15	27.25	71.40	44.15	27.25	71.40	44.15	0.00	44.15	44.15	0.00	44.15	44.15	0.00	44.15				
		(8100 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)	(5000 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)		(8100 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)			(8100 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)			(8100 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)			(8100 sq m @ Rs 45.42 / sq m / month x 12)						
	Undeveloped Area	19.22	12.91	32.12	19.22	12.91	32.12	19.22	27.25	46.46	19.47	26.99	46.46							
		(6700 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)	(4500 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)		(6700 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)	(4500 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)		(6700 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)	(9500 sq m @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)		(4410 sq m @ 5000 sq m) @ Rs 23.90 / sq m / month x 12)									
(v)	Depreciation																			
	Civil Assets (3.34% p.a.)	155.63	22.05	177.68	155.63	22.05	177.68	155.63	22.05	177.68	156.06	21.61	177.67							
	Mech & Elec. assets (10.34% p.a.)	6.20	0.00	6.20	6.20	0.00	6.20	6.20	0.00	6.20	6.20	0.00	6.20	6.20	0.00	6.20				
(vi)	Equipment Hire charges																			
	Harbour Mobile Crane 75 Tons - 1 No.	--	56.86	56.86	--	56.28	56.28	--	56.28	56.28	--	56.27	56.27							
			(@ Rs 15000/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 15000/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 15000/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 15000/- shift x 3 shifts x 125.9 days)								
	FLT 20 Tons -1No.	--	54.73	54.73	--	54.37	54.37	--	54.37	54.37	--	54.35	54.35							
			(@ Rs 14490/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 14490/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 14490/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 14490/- shift x 3 shifts x 125.9 days)								
	FLT 10 Tons -1No.	--	16.50	16.50	--	16.39	16.39	--	16.39	16.39	--	16.38	16.38							
			(@ Rs 4368/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 4368/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 4368/- shift x 3 shifts x 125.9 days)			(@ Rs 4368/- shift x 3 shifts x 125.9 days)								
	Tractor Trailer	--	81.89	81.89	--	113.89	113.89	--	113.89	113.89	--	113.85	113.85							
			(@ Rs 4336 / shift x 3 shifts x 125.9 days x 6 Nos.)			(@ Rs 4336 / shift x 3 shifts x 125.9 days x 7 Nos.)			(@ Rs 4336 / shift x 3 shifts x 125.9 days x 7 Nos.)			(@ Rs 4336 / shift x 3 shifts x 125.9 days x 7 Nos.)								
(vii)	Other Expenses																			
	@ 5% of gross value of assets as per norms	247.77	34.66	282.43	247.77	34.66	282.43	247.77	34.66	282.43	247.77	34.66	282.43	248.45	33.97	282.42				
	Stevedoring expenses (as per estimate)	--	--	0.00	--	--	0.00	1374.14	--	1374.14	1374.14	--	1374.14	743.34	--	743.34				
	Total Operating Cost	699.40	338.41	1037.81	699.40	338.41	1037.81	699.40	338.41	1037.81	699.40	338.41	1037.81	699.40	338.41	1037.81	1444.56	354.76	1799.32	
IV	Revenue Requirement & Proposed Tariff																			

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by CNPT					Further revised estimates furnished vide email dated 9 August 2012	Estimates considered by TAMP
		Original proposal dated 22 May 2012		Revised estimates furnished vide letters dated 16 July 2012				
(a)	Cargo Handling Charges							
(i)	Revenue Requirement							
	(a) Total Operating Cost	699.40	338.41	1037.81	699.40	368.57	1068.98	2430.20
	(b) Return on capital Employed @ 16%	792.85	110.92	903.77	792.85	110.93	903.78	903.77
	(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity	1492.25	449.33	1941.58	1492.25	480.50	1972.76	3333.97
(ii)	Apportionment of Revenue Requirement							
	(a) Handling Charges (Car - 98% of ARR & Break bulk - 90% of ARR)	1462.41	404.40	1866.81	1462.41	432.44	1894.85	3229.89
	(b) Storage Charges (Car - 1% of ARR & Break bulk - 5% of ARR)	14.92	22.47	37.39	14.92	24.03	38.95	52.04
	(c) Miscellaneous Charges (Car - 1% of ARR & Break bulk - 5% of ARR)	14.92	22.47	37.39	14.92	24.03	38.95	52.04
	(d) Total	1492.25	449.33	1941.58	1492.25	480.50	1972.76	3333.98
(iii)	Proposed tariff (Rs. per tonne)							
	(a) Composite Handling Charge - Carrowise							
	Car - Foreign Rs. per Car (Rs. 1462.41 laths / 425833 Laths)	343.42			343.42			
	Break Bulk Cargo							
	Steel cargo - Foreign	144.53			112.26			
	Coastal	86.72			67.36			
	Other cargo - Foreign	150.55			112.63			
	Coastal	90.33			67.58			
(b)	Storage Charges							
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	14.92	22.47		14.92	24.03		
	% of Cargo that attract storage charge	100%	20%		5%	20%		
	Cargo that attract storage charge (in tonnes)	425833	55958		21292	78684		
	Free period	3 days	7 days		3 days	7 days		
	Average period of stay beyond free period	80% - 3 days 10% - 4 to 6 days 10% beyond 6 days	7 days		80% - 3 days 10% - 4 to 6 days 10% beyond 6 days	7 days		
	Storage Charge - Rs. Per day or part thereof							
	Cars - First 3 days after free period	20.40	5.00		20.40	3.80		
	Break bulk - First 7 days after free period	30.60	7.50		30.60	5.70		
	Cars - 4th to 6th day after free period							
	Break bulk - 8th - 14th day after free period							
	Cars - 7th day onwards after free period	40.80	10.00		40.80	7.60		
	Break bulk - 15th day onwards after free period							
(iii)	Miscellaneous Charge							
	Revenue Requirement (Rs. in lakhs)	14.92	22.47		14.92	24.03		
	Capacity (Cars / Tonnes per annum)	21292	279789		21292	383320		
	Rate per tonne (Rs.)	70.09	8.03		70.09	6.11		
(b)	BERTH HIRE CHARGES							
(i)	Revenue Requirement							
	(a) Repairs & Maintenance Charge (1% on capital cost for berth as per norm)							
	(b) Depreciation (@ 3.34%)							
	(c) Insurance (1% on cost of construction of berth)							

Sl. No.	Particulars	Estimates furnished by ChPT				Estimates considered by TAMP			
		Original proposal dated 22 May 2012		Revised estimates furnished vide letters dated 16 July 2012		Further revised estimates furnished vide email dated 9 August 2012			
(i)	Other expenses (5% of Gross Fixed Assets)								
	Subtotal (i)	242.63		0.00		0.00			0.00
(ii)	Return on capital employed @ 16%	456.16		211.55		211.55			233.60
(iii)	Total Revenue requirement from Berthing services (i + ii)	776.41		776.41		776.41			776.41
		1232.57		987.96		987.96			1010.01
(iv)	Berth Hire Charges								
	Rate per GRT per hour in Rs. - Foreign	0.9710		0.5826		0.5371			0.5398
	Rate per GRT per hour in Rs. - Coastal	0.6826		0.3376		0.3223			0.3238

STATEMENT SHOWING THE CALCULATIONS OF HANDLING CHARGES FOR STEEL AND OTHER CARGO

		Workings based on estimates furnished by ChPT						Workings based on estimates considered by TAMP			
		Original proposal dated 22 May 2012			Revised estimates furnished vide letters dated 16 July 2012			Revised estimates furnished vide email dated 9 August 2012			Total
		Steel cargo	Other cargo	Total	Steel cargo	Other cargo	Total	Steel cargo	Other cargo	Total	
(i)	Handling Rate Per Day	4000	2500	279813	6000	3750	6000	6000	3750	6000	562804
(ii)	Cargo to be handled (tonnes) - Foreign (As per Berth hire calculations)	158634	121179	279813	176994	216326	393320	252849	309037	561886	
(iii)	Cargo Working Days (1/1)	39.66	48.47	88.1	29.50	57.69	87.2	42.14	82.41	124.5	
(iv)	Percentage of Cargo Working days	45%	55%	100	34%	66%	100	34%	66%	100	
(v)	Revenue Requirement (Rs. in lakhs) (in proportion of % share of cargo by ChPT and in proportion of cargo working days by TAMP)	229.26	175.13	404.40	194.60	237.84	432.44	189.37	231.45	420.82	
(vi)	Coastal volume @ 10% of total cargo (tonnes)		12.118			21.633			30.904		
(vii)	Rate for foreign cargo in Rs. (adjusted for coastal volume)	144.62	180.88		108.96	114.53		74.89	78.02		
(viii)	Rate for coastal cargo in Rs. (80% of vi)	86.71	90.33		65.97	68.72		44.94	46.81		

BERTH HIRE COMPUTATION

Sl. No.	Particulars	Unit	Estimates furnished by ChPT in original proposal dated 22 May 2012					Estimates furnished by ChPT in revised proposal dated 16 July					
			RoRo vessels		Break Bulk Vessels		Total	RoRo vessels		Break Bulk Vessels		Total	
					Steel	Others				Steel	Others		
1	Average GRT of the vessel	Tons	50885	12000	8200		50885	12000	8200				
2	Average parcel size	Cars / Tons	3000	5300	6600		3000	5300	6600				
3	Ship day output	Cars / Tons per day	4800	4000	2500			3264	6000	3750			
4	Share of cargo in optimal capacity	Cars / Tons	425833	125911	153891			425833	176994	216326			
5	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	88.72	31.48	61.56		181.75	130.46	29.50	57.69			217.65
6	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	2129.17	755.47	1477.35		4362	3131.13	707.98	1384.49			5224
7	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	142	24	23		189	142	33	33			208
8	Total GRT of the vessels (row 7 x row 1)	Tons	7222837	285082	191198			7222843	400741	268769			
9	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	108342848	9065606	12114336		129522589	159327419.6	8495710	11352786			179175917
10	GRT hours of foreign vessels	Hours					123046460						170217122
11	GRT hours of coastal vessels	Hours					6476129						8958796
12	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					1232.57						987.96
13	Berth hire Charges - Foreign (row 12 x 100000) / (row 10 + row 11 x 0.6)	Rs per GRT per hour or part thereof					0.9710						0.5626
14	Berth hire Charges - coastal (60% of row 13)	Rs per GRT per hour or part thereof					0.5826						0.3376

Estimates considered by TAMP

Sl. No.	Particulars	Unit	Estimates furnished by ChPT in original proposal dated 9 August 2012						Estimates considered by TAMP			
			RoRo vessels		Break Bulk Vessels		Total	RoRo vessels	Break Bulk Vessels		Total	
				Steel	Others					Steel		Others
1	Average GRT of the vessel	Tons	50885	12000	8200		50885	12000	8200			
2	Average parcel size	Cars / Tons	3000	5300	6600		3000	5300	6600			
3	Ship day output	Cars / Tons per day	3264	6000	3750		3264	6000	3750			
4	Share of cargo in optimal capacity	Cars / Tons	425833	252849	309037		425833	250073	312591			
5	No. of berth days (row 6 / row 3)	Days	130.46	42.14	82.41		130.46	41.68	83.36			
6	No. of berth hours (row 7 x 24)	Hours	3131.13	1011.40	1977.84		3131.13	1000.29	2000.58			
7	No. of vessels (row 6 / row 5)	No.	142	48	47		142	47	47			
8	Total GRT of the vessels (row 7 x row 1)	Tons	7222837	572488	383955		7222837	566203	388371			
9	Total GRT hours (row 4 x row 8)	Hours	159327420	12136729	16218268		159327296	12003500	16404783			
10	GRT hours of foreign vessels	Hours					178298295					
11	GRT hours of coastal vessels	Hours					9394121					
12	Revenue Requirement	Rs. In lakhs					(5% of Total GRT of vessels)					
							947.96					
13	Berth hire Charges - Foreign (row 12 x 100000) / (row 10 + row 11 x 0.6)	Rs per GRT per hour or part thereof					0.6371					
14	Berth hire Charges - coastal (60% of row 13)	Rs per GRT per hour or part thereof					0.3223					

Annex - II**Chennai Port Trust****Upfront Tariff schedule for RO RO cum Multipurpose Cargo Terminal****CHAPTER - I****Definitions and General Terms and Conditions****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). 'Port' shall mean Chennai Port Trust.
- (ii). 'Terminal operator' shall mean the concessionaire who has been given the concession to operate the terminal.
- (iii). 'Terminal' means the berth and the land area given to the concessionaire and/or developed by the concessionaire for carrying out the activities for which the concession is given.
- (iv). 'Coastal Vessel' shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v). 'Foreign going Vessel' shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (vi). 'RO RO ship' is the ship having facilities to roll the cargo into or out of the ship without requiring any handling equipments for handling the said cargo. 'RO RO Cargo' means any cargo loaded onto or discharged from the RO RO ship.
- (vii). 'Free period' shall mean the period during which cargo / container is allowed storage free of storage charges and this period shall exclude Customs notified holidays and terminal's non-operating days.
- (viii). 'Per day' shall mean a calendar day or part thereof.

1.2. General Terms and Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign going' for the purpose of levying vessel related charges and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading license can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge terminals.

- (e). For dedicated Indian coastal vessel having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). (a). The berth hire charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
- (b). The cargo related charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
- (c). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (d). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
- (e). The charges for coastal vessels shall be denominated in Indian Rupees.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (vi). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is ₹100/- or more. Likewise, Terminal Operator shall not raise any supplementary or under charges bills, if the amount due to Terminal is ₹100/- or less.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the terminal operator.
- (viii). (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The Terminal Operator may, if it so desire, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). The Terminal Operator may also, if it so desire, rationalize the prescribed conditionality governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.

Provided that the Terminal operator should notify the public such lower rates and/or rationalization of the conditionality governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionality governing the application of such rates provided the new rates shall not exceed the rates notified.

- (ix). Interest on delayed payment/refunds:
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2% above the Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India. The penal rate will apply to both the terminal operator and the users equally.
- (c). The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment of charges is to be made before availing the services / use of Port Trust's properties as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.

CHAPTER - II

Charges for Berth Hire

2.1. Charges for berth hire

The berth hire charges for the vessels calling at the Terminal are as per the rates given below and subject to conditionality given thereunder:

GRT	Rate per hour or part thereof	
	Foreign going Vessel (in ₹)	Coastal vessel (in ₹)
Any volume of GRT	0.5399 per GRT	0.3239 per GRT

2.2. Conditionalities

- (i). All vessels of war flying the white ensign in the service of the Republic of India but including in times of war, mine sweepers and patrol vessels shall be exempted from the payment of berth hire charges when they occupy berth for a period not exceeding one month in any case and for a period exceeding one month if there are other moorings available for ordinary steamers, but becomes liable for payment of Berth Hire Charges when they occupy alongside berths. All other vessels belonging to the Central Government or State Government shall pay Berth Hire Charges as per the rates specified in the schedule above.
- (ii). A vessel after completion of discharge or loading or ballasting shall call for the Pilot for sailing within 4 Hours (or within such extension granted by the Terminal operator in writing for stated reasons). If the vessel do not call for the Pilot for sailing within the period of 4 Hours after completion of discharge or loading or ballasting or within such extension granted by the Terminal operator or officials authorized by him, the vessel shall pay Additional Berth Hire Charges in addition to normal berth hire charges payable. The Additional Berth Hire charges payable shall be at the rate equivalent to normal berth hire charges applicable for the said vessel for the period from the time of expiry of four hours or such extended time granted by the Terminal operator or officials authorized by him till the time of calling the Pilot.
- (iii). The Additional Berth Hire Charges specified in Note 2 shall not be charged for the following cases:-
- Vessel waiting for tide, draft, etc. to sail for the safety of the vessel.
 - Strike by the Terminal employees.
 - Usage of idle berth within the Terminal with concurrence of the Terminal operator or officials authorized by him.

- (iv). Berth hire shall stop 4 hours after the time of the vessel signalling its readiness to sail. The time limit prescribed for cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favourable tidal conditions or on account of inclement weather or due to absence of night navigation facilities.
- (v). The Master/Agents of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favourable weather conditions and tidal movements.
- (vi). The penal berth hire for a false signal shall be equal to one day's (24 hours) berth hire charges.

"False Signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions.

- (vii). No berth hire will be charged when the vessels idle at the Terminal berth when operations cannot take place due to breakdown of the equipment or power failure or any other reasons attributable to the Terminal operator.
- (viii). The rates and conditions for granting ousting priority/ priority berthing will be governed by extant Government guidelines in this regard and provisions prescribed in the Scale of Rates of Chennai Port Trust.

CHAPTER - III

Charges for Cargo Handling

3.1. Car Handling

3.1.1. Handling charges

The charges for handling cars either for loading into or discharging from the RO RO ship shall be payable as per the rate specified below:

Commodity	Unit	Rate in Rupees	
		Foreign	Coastal
Cars or any other type of automobile vehicles	Per car / vehicle	520.68	312.41

The charge prescribed above is a composite charge which comprises of the following activities in the export cycle:

- (i). Receiving the car at the Terminal.
- (ii). Allocation of storage space in the multilevel car parking facility and parking it.
- (iii). Providing adequate lighting at the car parking facility.
- (iv). Providing adequate security at the car parking facility.
- (v). Documenting the number of cars received at the car parking facility and numbers loaded into the ship.
- (vi). Maintaining the document relating to the ship.
- (vii). Driving the car onto the Ro-Ro vessel after washing.
- (viii). Parking in the vessel as per the storage plan.
- (ix). Lashing onto the deck floor of the ship.

Note:

For the import cycle of discharging the car from the ship the activities are in reverse order and the charges and conditionalities are the same as that for the export cycle.

3.1.2. Storage charges

The storage charges for storage of cars at the multilevel car parking yard are as given below:

Storage period	Charges per car per day or part thereof in ₹
First 3 days	Free
First 3 days after the free period	29.20
4 to 6 days after the free period	43.80
Beyond 6 days after the free period	58.40

The above charges are subject to the following conditions.

- The free days shall be reckoned from the day following day of the landing upto the day of loading/delivery/removal of the car.
- For the purpose of calculation of free days, Custom notified holidays and port/ terminal non working days are to be excluded.
- The storage charges is payable for the Custom notified holidays and port/ terminal non working days for cargo staying beyond the free period.
- The storage charges will not accrue for the period during which the terminal operator is unable to facilitate the user to load the cargo into the vessel in respect of export or to take delivery of the cargo in respect of the import when requested by the importer or his authorized agent, for the reasons attributable to the terminal operator.

3.2. Break Bulk Cargo Handling**3.2.1. Handling charges**

The charges payable by the importer/exporter for handling the import/export break bulk cargo is as specified below:

Sl. No.	Commodity	Rate per ton Foreign in ₹	Rate per ton Coastal in ₹
1.	Steel coils, slabs, Bars, billets, pipes and allied steel products	55.60	33.36
2.	Others (Granites, logs and wood pulp)	92.67	55.60

The rate prescribed above is a composite charge and comprise of the following activities for import cycle. For export cycle it will be the same, but in reverse order.

- Unloading of the cargo from the ship onto the trailer including the necessary stevedoring work required for the handling of cargo onboard the ship.
- Transporting the cargo to the storage yard through the trailer or by other equipment.
- Storing the cargo at the storage yard until the importer takes delivery of the cargo.
- Loading the imported cargo from the storage yard onto the importer's vehicle.

Note:

The charges being composite, it includes whartage and the cost of labour deployed for the work by the Terminal operator

3.2.2. Storage Charges

The storage charges for cargoes stored at the Terminal are as given below:

Storage Period	Charges per day or part thereof per ton in ₹
First 7 days	Free
First 7 days after free period	2.94
8 to 14 days after the free period	4.41
Beyond 14 days after the free period	5.88

The above charges are subject to the following conditions:

- (a). The free day for the export cargo shall be reckoned from the date of receipt of the cargo at the yard premises.
- (b). The free day for the import cargo shall be reckoned from the day following the day of the completion of the final discharge from the vessel.
- (c). For the purpose of calculation of free days, Custom notified holidays and port/ terminal non working days are to be excluded.
- (d). The storage charges are payable for the Custom notified holidays and port/ terminal non working days for cargo staying beyond the free period.
- (e). The storage charges will not accrue for the period during which the terminal operator is unable to deliver the cargo when requested by the importer or his authorized agent, for the reasons attributable to the Terminal operator.

3.2.3. Miscellaneous charges

Cargo group	Rate per ton in ₹
All type of cargoes	4.12

The rate prescribed above is a composite charge to cover all miscellaneous serviced provided by the Terminal operator such as clearing any debris and cleaning the wharf, attending to any defects in packaging, environment management, safety measures, etc. and will levied on all break bulk cargo handled at the terminal.

4. General note to schedules 2 and 3 above

The tariff cap will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Whole Sale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2012 and 1 January of relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
